

DHV-[🚩]info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

191





Skyperformance Center

DHV-zertifiziertes Training

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

Norddeutsche Gleitschirmschule GmbH
Schillerstraße 10, 17192 Waren
Tel. 0157-77590482
www.norddeutsche-gleitschirmschule.de
info@norddeutsche-gleitschirmschule.de



AFS-Flugschule GmbH
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.hotssport.de
info@hotssport.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
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 07335-9233060
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de



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



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



Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule
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 Unterwössen
Tel. 08641-7575, Fax 08641-61826
www.einfachfliegen.de
info@einfachfliegen.de



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



Flugschule Adventure-Sports
Gilgenhöfe 28, 83661 Lenggries
Tel. 08042-9486, Fax 08042-4831
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.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 Förgensee
Tel. 08362-37038, Fax 08362-38873
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de



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



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



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 Bezaus
Tel. +43-5514-3177, Fax +43-5514-3176
www.gleitschirmschule.at
info@gleitschirmschule.at



Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113, A-8962 Gröbming
Tel. +43-3685-22333, Fax +43-3685-23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



Paragleitflugschule Airsthetik
Badgasse 231/10
A-8970 Schladming
Tel. +43-660-8877440
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at



Flugschule Aufwind Franz 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 Fellingring
Tel. +33-38982-7187, Fax +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de





INHALT

INFO 191 JANUAR-FEBRUAR 2015

- 12** Fotowettbewerb 2014
Die Gewinner
- 16** A- und B-Schirme im Test
Folge 8
- 26** Hike&Fly
Fliegen von 4.000er
- 30** Landehilfen
Schutzvorrichtungen beim Drachenfliegen
- 32** Drachenhochburg
Delta Club Bavaria Ruhpolding
- 36** Winter
Ausrüstung checken
- 40** Tiefe Temperaturen
Auswirkungen aufs Fliegen
- 42** Meteo Grundlagen
Höhenwetterkarten lesen
- 46** Konvergenzen ...
... als Aufwinde nutzen
- 52** Betreutes Fliegen
Performancetraining in Bassano
- 54** Vereine Briefe
Nachrichten
- 64** DHV-Jahrestagung
Konstruktive und harmonische Tagung
an der Wiege des DHV
- 80** DHV-Jugend
XC-Camp Piedrahita
- 82** XC-Sportlertag
Interessante Vorträge und Ehrungen
- 88** Ski&Fly
Sella Ronda
- 92** Wettbewerbe
GS-Weltcup Superfinale
GS-Competition Class
GS-Bordairline
GS-Dolomitenmann



Foto: Swing/Profly am Roskopf

- | | |
|----|-----------------------|
| 04 | Wichtig - Neu - Kurz |
| 10 | Neu auf dem Markt |
| 63 | Shop |
| 97 | Impressum |
| 99 | Versicherungsprogramm |



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

Hot Sport Sportschulen
Trainingsleiter Günther Gerkau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.hot-sport.de
info@hotsport.de



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



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 Anncy
Trainingsleiter Jürgen Kraus
Lac 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, Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.gforce-trainer.de
office@gforce-trainer.de



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung



**Festival
Stubaier-Cup 2015**

Vom 6. bis 8. März 2015 lädt der Parafly Club Stubaier zum 24. Stubaier-Cup ein. Open-Air-Messe, Gleitschirm-Festival, Funcup, Tombola, Flugshows und vieles mehr wird geboten. DHV-TV ist vor Ort. Der Parafly-Club freut sich auf euren Besuch.
Infos: www.stubaicup.at



**Ski&Fly
Grischa Paraschi 2015**

Am 7. Februar 2015 finden die Grischa Paraschi in Klosters/Schweiz statt. Ausweichtermin ist der 8. Februar 2015. Die Anmeldung ist auf www.gc-grischa.ch freigeschaltet. Startnummern werden nach der Reihenfolge des Eingangs der Anmeldungen ausgegeben.

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.



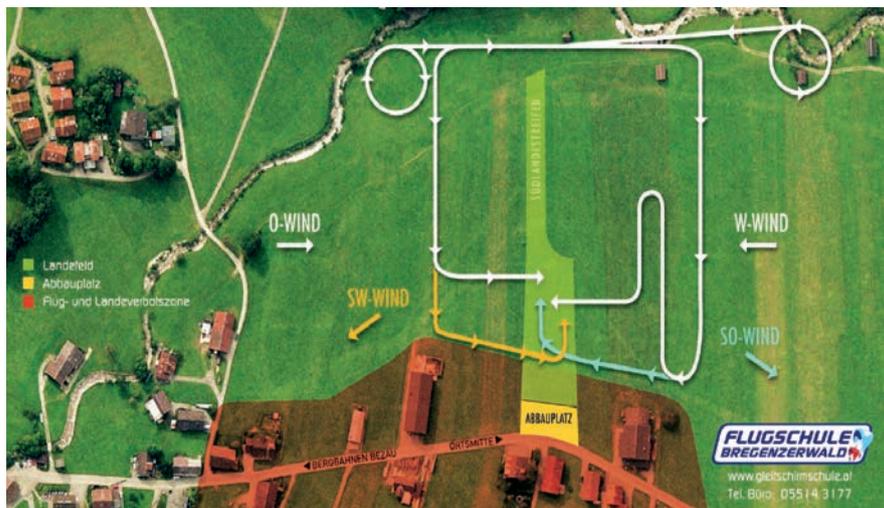
www.dhv.de - Newsletter

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.

**Einen guten Start
ins neue Jahr
und immer Happy Landings**

wünscht Euch das DHV-Team!





Bregenzwald Fluggebiet Bezau

Die Flugschule Bregenzwald bittet alle Piloten in Bezau ab sofort die Landeinteilung, wie auf der Infotafel am Landeplatz eingezeichnet, einzuhalten. Bitte die Landeverbotszone, welche rot markiert ist, unbedingt beachten - nicht über die Häuser, die Straße und den Abbauplatz anfliegen. Der Landeplatz ist groß genug und weist im markierten Landegebiet keine Hindernisse auf und hat genügend Außenlande-Möglichkeiten (z.B. Südländestreifen). Mehr Infos auf www.gleitschirmschule.at unter Fluggebiete.

Allgäu Neuer Landeplatz am Mittag

Nachdem der Verpächter der alten Landeplatzflächen den Nutzungsvertrag gekündigt hat, steht der bisherige Hauptlandeplatz des Fluggebietes Mittag nicht mehr zur Verfügung. Der neue Hauptlandeplatz, sowohl für Drachen als auch Gleitschirme gut geeignet, befindet sich auf dem Plateau südlich des bisherigen Landeplatzes (Koordinaten 47° 32' 54,0" Nord / 10° 14' 47,0" Ost). Mehr Infos: www.gleitschirmflieger.de

GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



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



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



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



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



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



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



ZODN-AIR
Zugspitzstraße 49
82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 0174-9206011
peterkind@hotmail.com
www.ZODN-AIR.com



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



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.

DHV-Info E-Paper

Das DHV-Info 191 gibt es jetzt für Mitglieder auch als E-Paper (die früheren Info-Ausgaben sind weiterhin als PDF abrufbar). Man muss sich als Mitglied nur im Serviceportal registrieren. Einfach auf der Homepage rechts auf das aktuelle Info klicken. Dann öffnet sich ein Fenster mit dem Service-Portal-Login. Nach Eingabe der Benutzerdaten erscheint das E-Paper. Wer auf die Printausgabe verzichten möchte, schreibt bitte an mitgliederservice@dhv.de. Die vielfältigen Möglichkeiten des E-Papers werden im nächsten Info ausführlich beschrieben.

Über das Inhaltsverzeichnis direkt zu den gesuchten Artikeln

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Skyperformance Center	2
Lehant	3
Wichtig! Neu Kurs	4
Neu auf dem Markt	7
Gemeinsam am Wallberg	10
Fluggelieb Abruzzan	12
Stabile Spirale	18
Sicherheit: Wandergurte	24
Gleichschweben	30
Technische Effekte	34
DRIFTC	36
Master Check	52
Thermisch Turbulenzen	55
DHV Shop	61
Walk & Fly Breilleggern	62
Verletzungsprophylaxe	64
Verweise Briefe	66
Betreuertes Fliegen	72
DHV Jugend	74
Elektronikwinden	78
Sicherheit: Respekt	80
Wettbewerb	84
Versicherung	99
Rückfall	100



QR-Codes aklickbar und aktiv

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilung Charly Rettungsgeräte-Leichtcontainer Expert

Nach einer Rettungsgeräte-Auslösung in einer Notsituation war einer der beiden Stränge der Verbindungsleine (V-Gurt) gerissen. Der Pilot landete unverletzt mit dem Rettungsgerät am verbleibenden Strang der Verbindungsleine. Untersuchungen des Hersteller haben ergeben, dass die Festigkeit des Gurtbandmaterials der Verbindungsleine vom geprüften Muster abweicht.

Der Hersteller, Finsterwalder-Charly-Produkte, teilt mit, dass der betroffene Frontcontainer Charly Rettungsgeräte-Leichtcontainer Expert nicht mehr benutzt werden darf. Betroffene Halter werden aufgefordert, sich mit dem Hersteller wegen Überprüfung bzw. Austausch in Verbindung zu setzen.

Link zur Original-Sicherheitsmitteilung:

<http://www.dhv.de/web/newsdetails/article/wichtige-sicherheitsmitteilung-gs-frontcontainer-expert-von-charly-produkte/>

Finsterwalder GmbH – Charly Produkte
 Am Osterösch 3, D-87637 Seeg
 Tel.: +49 (0) 8364 / 1286 , Fax: +49 (0) 8364 / 8426
 Mail: info@charly-produkte.de
 Web: www.charly-produkte.de



Sicherheitsmitteilung Karabiner AustriAlpin

Die Fa. AustriAlpin hat die im DHV-Info 190 veröffentlichte Sicherheitsmitteilung nun auf alle in Gebrauch befindlichen Stahlkarabiner des Typs Delta erweitert.

Bitte stellen Sie den Gebrauch aller Delta Karabiner umgehend ein.

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

AKTUELLE DRACHEN-NACHPRÜFUNGSBETRIEBE

Fliegerböhmb
 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



Skyline Flight Gear GmbH&CO KG
 Dorfstraße 13, 83236 Übersee
 Tel. 08642-59790, Fax 08642-597929
info@skyline-flightgear.de
www.skyline-flightgear.de



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



Bautek Fluggeräte GmbH
 Gewerbegebiet 10, 54344 Kenn
 Tel. 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





Die neue IOTA Linie

Easy Performance

Der neue IOTA eröffnet dir die Welt der grossen Streckenflüge. Als High-Level EN B Schirm verfügt er über die perfekte Balance zwischen Leistung und Einfachheit. Dank computergestützter Gewichtsoptimierung des Innenlebens und dem Einsatz hochwertiger Materialien ab nur 4.45 kg erhältlich.

Mehr Infos und Videos auf www.advance.ch/iota

ADVANCE IOTA



free-spee Smart auf Strecke

Kompakt, leicht und präzise - das zeichnet die Produkte von Advanced Sport Instrument aus. Neben dem FlyNet 3 hat der Schweizer Hersteller jetzt ein Minivario für Streckenflieger entwickelt. Mit GPS, Beschleunigungssensor und internem Datenlogger ist das Gerät ein zuverlässiges Backup-System. Via Bluetooth mit Tablet, Smartphone oder E-Book-Reader verbunden, fliegt man mit einem perfekten Flug-Navigationssystem. Gewicht nur 52 g.
Infos: www.free-spee.com/shop



adidas eyewear tycane pro für Nationalteam

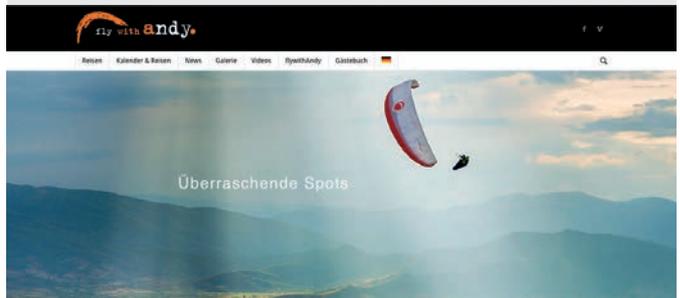
GS-Teamchef Harry Buntz bringt es auf den Punkt: „Optimaler Schutz ist beim Fliegen wichtig, denn Winde und hohe UV-Belastungen können den Augen schaden.“ Daher setzt der Teamchef seit Jahren auf den Brillenspezialisten adidas eyewear. In der kommenden Saison ist das Nationalteam mit der neuen tycane pro outdoor unterwegs, die eine uneingeschränkte Sicht und eine erstklassige Passform bietet und mit dem neuen face-fit foam pad die Augen vor äußeren Einflüssen schützt.
Infos: www.adidas.com/eyewear

Anzeigen



Nova - neuer Look

Mit einem rundum neuen Design und einer frischen Website startet Nova Wings in die kommenden Jahre. Der neue Look der Nova-Website zeigt sich technisch innovativ und mit besserer Übersicht.
Infos: www.nova-wings.com



Fly with Andy

Im neuen Layout präsentiert sich die Reise-Website des Unternehmens Fly with Andy. Bilder und Texte wecken die Sehnsucht, zusammen mit Andy Flühler und Michael Gebert auf Reisen zu gehen, dabei die Welt zu entdecken und fliegerische Abenteuer zu erleben.
Infos: www.flywithandy.com

skysticker Die perfekte Art zu beschriften!

Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

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

KOBARID, SOČA-TAL, SLOWENIEN

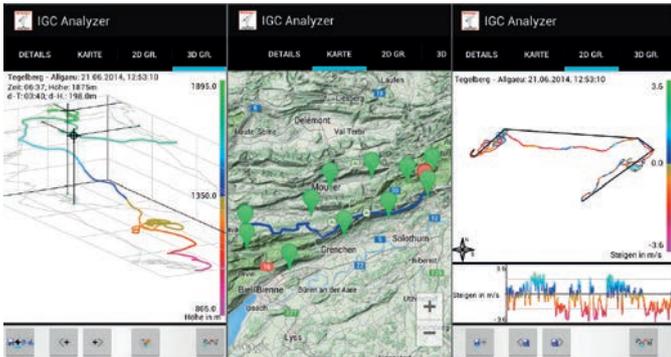
SPEZIELLE ANGEBOTE FÜR GLEITSCHIRMSCHULEN, GRUPPEN UND CLUBS!

Shuttle-Service Wetterinfo
Zimmer - B&B - Halbpension

**PARAGLIDING CENTER
JELKIN HRAM**

www.jelkin-hram.com T: +386-5-3848-610
T: +386-41-953-370

NEU | AUF DEM MARKT
INFORMATIONEN DER ANBIETER



Android App IGC Analyzer

Die App zeigt Flugtracks in 2D oder 3D an, der Pilot sieht, wo er Thermik optimal genutzt hat. Außerdem bietet der IGC Analyzer Auswerte-tools wie farbliche Darstellung der Höhe, Steigen oder Geschwindigkeit, Zoom- und Cursorfunktionen sowie eine Verknüpfung mit der DHV-Fluggeländedatenbank. Eine kostenfreie Version mit reduzierten IGC-Daten und eine Vollversion für 1,49 € im Google Play Store.

Smart-Wind Hochpräzise Windmesser im Taschenformat

Die Smartphone Welt zieht weiter in den Luftsport ein. Die neue Generation Windmesser für Smartphones/Tablets ist klein, handlich, präzise und robust. Keine Batterien mehr notwendig. Nicht nur Windstärke, sondern auch die Windrichtung, historische Daten am selben Ort und die live Daten der ganzen Welt sind abzurufen. Geeignet für alle gängigen Smartphones/Tablets. App gratis herunterladen (Appstore/Google-Playstore).
Infos: www.smart-wind.de

Anzeige

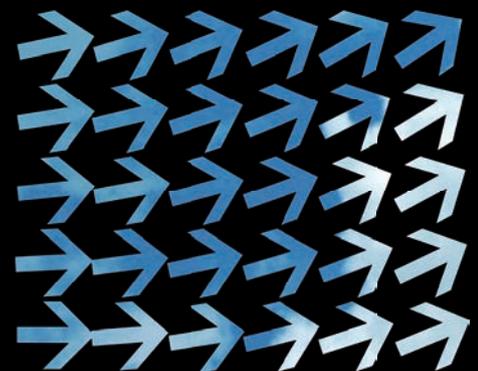


**THERMIK
2015**

**28-02-15
Messehalle Sindelfingen**

**Gleitschirm
Drachen Kite**

www.thermik-messe.de



Fotowettbewerb



Platz 1 Gleitschirm
Ewa Korneluk-Guzy in Bezau

2014

Die Siegerbilder.
Die vollständigen Einsendungen
gibt es wieder auf www.dhv.de



Platz 2 Gleitschirm
Sebastian Martin
am Forgensee



Platz 3 Gleitschirm
Lucien Gerkau am
Cobija Beach in Chile



Platz 1 Drachen

Thomas Diederich im Pustertal

Fotowettbewerb 2014

Das DHV-Team bedankt sich ganz herzlich für die vielen Einsendungen. Bis zum nächsten Wettbewerb 2015!



Platz 2 Drachen
Olaf Barthodie über dem Weissensee



Platz 3 Drachen
Hans-Christian Barüske in Altes Lager

DHV-Sicherheitstest LTF A- und B-Gleitschirme

Folge 8 | Dieser Bericht baut auf den Artikel aus dem DHV-Info 174 auf, der auch im Web (www.dhv.de unter Sicherheit und Technik) nachzulesen ist. Angaben zu den Bewertungskriterien, der Unfallrelevanz der getesteten Manöver, den Vorgaben der Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) zu den Testmanövern und der Datenlogger-Technologie und andere Details sind in diesem Artikel nachzulesen. Testflugprotokolle und Testpilotenbewertung zu den Schirmen (DHV-Safety Class) im Geräteportal auf www.dhv.de.

Text Simon Winkler, Karl Slezak | Fotos Simon Winkler

Das Team des DHV-Referats Sicherheit und Technik hat für die 8. Staffel des Sicherheitstests aktuelle LTF A- und B-Schirme am Markt gekauft und intensiv geprüft.

Nebenstehende Gleitschirme wurden getestet:

Flugmanöver/Extremflugverhalten

Alle Flugmanöver wurden mit Datenloggern und Go-Pro- sowie Bodenkamera dokumentiert. Die Flugtests wurden von den Testpiloten Simon Winkler und Jürgen Kraus durchgeführt.

Gerät	DHV-Safety-Class	Musterprüfnummer	Gewichtsbereich
LTF A			
BGD Adam M	 Seitliche Einklapper 3 Frontale Einklapper 1 Steilspirale 2	EAPR-GS-0148/14	70-95 kg
LTF B			
Skywalk Tequila 4 S	 Seitliche Einklapper 4 Frontale Einklapper 3 Steilspirale 4	DHV GS-01-2077-13	70-95 kg
Icaro Instinct TE M	 Seitliche Einklapper 4 Frontale Einklapper 4 Steilspirale 4	DHV GS-01-2086-13	85-110 kg
EN B			
Ozone Rush 4 ML	 Seitliche Einklapper 5 Frontale Einklapper 4 Steilspirale 3	AIRT_PG_0805.2013	85-105 kg

Seitliche Einklapper

Der wendige **Adam** von **Bruce Goldsmith Design (BGD)** war der einzige A-Schirm im Test und zeigte ein sehr ehrliches und nachvollziehbares Klappverhalten. Er ist zwar in diesem Manöver klar am oberen Ende der LTF/EN A-Zulassung angesiedelt, jedoch war die Nick-Drehbewegung im Vergleich zu anderen Geräten sehr angenehm.

Der Schirm klappt sehr flächentief und dreht dann zügig um 90-120 Grad weg. Verlangsamt danach sehr deutlich und geht nach 180 Grad wieder in den Normalflug über. Nach sehr flächentiefen Klappen kam es in Einzelfällen zu einem Nachdrehen nach dem Öffnen um weitere 90 Grad. Das Vornicken nach der seitlichen Deformation geht dabei nicht über die 60 Grad hinaus. Im Test kamen auch Klapper zustande, welche über den großen Messfeldrand hinausgingen. Selbst hier änderte sich die Reaktion kaum. Der Schirm schoss lediglich um wenige Grad weiter nach vorne. Seitliche Deformationen waren beim **Tequila4** von **Skywalk** nur sehr schwierig ins Messfeld zu bekommen. Die Testpiloten

mussten teilweise sogar mit beiden Händen arbeiten. Der Schirm dreht dabei nur relativ wenig weg, reagiert aber oftmals mit sehr deutlichem Vorschießen. In Kombination mit impulsiven Öffnungen kam es zu Gegenklappen oder erneuten Deformationen der Kappe.

An das Testen von Tandemgleitschirmen erinnert das Einleiten von seitlichen Einklappen beim **Icaro Instinct TE**. Zieht man am A-Gurt, knickt zuerst der gesamte Flügel auf dieser Seite nach unten weg, bevor er dann sehr flächentief deformiert. Die große Verträglichkeit auf Anstellwinkeländerungen und die hohe Klappresistenz sorgt bei den Deformationen für eine hohe Dynamik. Der sehr öffnungswillige Stabilo macht sich dabei gerne selbstständig, was teilweise zu Verhängern führt. Wie der **Tequila** reagiert auch der **Instinct TE** mit starkem Vorschießen.

Ein erstaunlich harmloses Verhalten zeigt der **Rush4** von **Ozone** bei den unbeschleunigten Seitenklappen an der unteren Messfeldgrenze. Das Wegdrehen ist dabei nur knapp 90 Grad und der Vornickwinkel nicht größer als 45 Grad. Erfolgen die Klapper am



BGD Adam M: Die seitlichen Einklapper haben im vollbeschleunigten Zustand (Bild rechts) eine deutlich steilere Knicklinie – das Verhalten wurde nur geringfügig dynamischer. Erstaunlich: Die maximale Sinkgeschwindigkeit hat die 9 m/s nie überschritten.



Skywalk Tequila4: Um die seitlichen Einklapper an den großen Rand des Messfeldes zu bringen (Bild rechts), mussten die Testpiloten sogar mit zwei Händen am A-Gurt ziehen. Eine ähnliche Klappresistenz zeigte auch schon der **Mescal4** - der A-Schirm von **Skywalk**.



Skywalk Tequila4: Wenig Drehung – viel Nicken. Bei Einklappen an der großen Messfeldgrenze zeigte der Tequila ein deutliches Vorschießen, was zu Deformationen auf der Gegenseite führt. Diese zeigten sich meist dynamikmindernd, aber es kam auch zu Verhängern (Bild rechts).



Icaro Instinct TE: Im linken Bild ist die hohe Verträglichkeit für Anstellwinkeländerungen gut zu sehen: Obwohl die Leinen schon sehr tief nach unten gezogen wurden, hat sich die Flügelfläche noch kaum deformiert. Stabilität bis zum Schluss: Der Außenflügel bleibt lange prall gefüllt und macht sich sehr gerne selbstständig ...



Icaro Instinct TE: ... was in Einzelfällen zu kräftigen Verhängern führte (Bild links). Erst durch eine spezielle Zugtechnik konnten mit dem Instinct TE auch klassengerechte Klapper erreicht werden (Bild rechts).



Ozone Rush4: Es war sehr schwierig, die Deformationen an den großen Rand des Messfeldes zu bringen (Bild links). Beim Öffnungsverhalten zeigte sich der Rush4 indifferent. Mal öffnete er sehr angenehm, Zelle für Zelle – mal schnalzte die eingeklappte Fläche schlagartig auf. Dabei kam es im unbeschleunigten Zustand zu kleineren Gegenklappen, welche eher dynamikmindernd wirkten (Bild rechts).



Ozone Rush4: Bei vollbeschleunigten Seitenklappen kam es vermehrt zu impulsiven Öffnungen, welche teilweise erneute, große Deformationen auf der Gegenseite hervor riefen.

oberen Messfeldrand, kann es zu Schnalzkklappen und Gegenklappen mit Verhängern und Richtungswechseln kommen. Das Vornicken kann in diesem Fall die 60 Grad deutlich übersteigen. Der Einleitewiderstand ist sehr hoch und es benötigt viel Kraft, den Schirm ins Messfeld zu klappen. Die Knicklinie wird dabei steil. Beschleunigte Seitenklapper haben ebenfalls eine steile

Knicklinie und öffnen oftmals schlagartig. Gegenklapper, teilweise mit Verhänger, sowie erneute große Entlastungen sind die Folge. Alle Verhänger konnten ohne Probleme durch Ziehen der Stabiloleine oder durch Pumpbewegungen mit der Bremse gelöst werden.

Seitliche Einklapper							
Gerät	Höhenverlust in m	Nick-Winkel in °	Nick-Winkelgeschwind. in °/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt	Vsink maximal	Bemerkungen
LTF A							
BGD Adam	30-39 m	-60°	-75°	2,6 G	180° 180-270°	<10 m/s	Schirm dreht zügig weg bei angenehmer Nick-Drehbewegung. Vornicken bis 60°. Bei beschleunigten Klappen an der großen Messfeldgrenze mit steiler Knicklinie Wegdrehen bis knapp 270°. Erstaunlich geringe Vsink.
LTF B							
Skywalk Tequila4	40-49 m	-75°	>75°	2,9 G	180-270°	10-14 m/s	Schwer ins Messfeld zu klappen. Schirm dreht bei großen Klappen sehr zügig weg mit deutlichem Vorschießen bis an die 75° Grenze. Gegenklapper treten auf - können auch mit Richtungsänderung verhängen.
Icaro Instinct TE	40-49 m	-75°	>75°	2,9 G	180-270°	10-14 m/s	Gerät klappt ohne Spezialtechnik sehr flächentief und reagiert mit zügigem Wegdrehen und mit großem Vornicken. Dadurch Gegenklapper und Verhänger an Innen- und Außenseite möglich.
EN B							
Ozone Rush4	50-59 m	-75°	-75°	-3,9 G	90°-180° ² 270°-360° ¹	10-14 m/s	Schwer an die große Messfeldgrenze zu klappen. Bei der kleinen Grenze vor allem unbeschleunigt sehr gutmütiges Verhalten. Beschleunigt und an der großen Grenze flächentiefes Einklappen mit High-Level-B typischen Reaktionen. Öffungsverhalten ist indifferent. Mal verzögert ¹ - mal mit impulsiven Öffnungen ² . Bei letzteren können große Gegenklapper mit Richtungswechsel und Verhänger-Tendenz auftreten.

Frontale Einklapper

In den vergangenen Tests zeigte sich fast schon mehrheitlich bei B-Schirmen ein anspruchsvolles Verhalten bei Frontklappern. Gegenteiliges zeigten die Schirme dieser Testreihe. Sehr gutmütig verhielt sich der **Adam von BGD** auch bei flächentiefen Klappern. Konstruktionsbedingt klappte der Außenflügel ein bisschen weniger flächentief – dennoch waren keine Tendenzen zu Frontrosetten festzustellen. Wieder einmal sehr schwierig war es beim **Tequila4 von Skywalk**, flächentiefe Deformationen zu provozieren. Bei der Öffnung zeigte er ein indifferentes Verhalten. Mal öffnete er zügig mit mäßigem Vornicken, mal blieben die Flügelenden länger eingeklappt, was das Anfahren verzögerte. Der **Instinct TE von Icaro** klappt auch hier sehr flächentief und mit sehr hohem Einleitewiderstand. Das Öffnen ist meist sehr zügig und in manchen Fällen sehr impulsiv. Durch das schnelle Öffnen im Außenflügel kommt es auch zu Frontrosetten, welche selbstständig aber deutlich verzögert öffnen. Der **Rush4 von Ozone** machte bei den Frontklappern trotz hoher Streckung eine erstaunlich gute Figur. Die Deformation öffnete stets zügig von der Mitte beginnend nach außen. Nur bei schlagartigem Öffnen der gesamten Fläche kam es durch das Vornicken zu erneuten seitlichen Einklappern, welche verhängten.

Frontale Einklapper						
Gerät	Höhenverlust	Abkippen	Vornicken	Drehung G-Force?	Vsink	Bemerkungen
LTF A						
BGD Adam						
Einklapptiefe 40%	20-29 m	-30°	-30°	nein	-7 m/s	Geringes Abkippen und geringes Vornicken. Verzögerungsfreies Öffnen und Anfahren, keine Drehung.
Maximal erzielbare Einklapptiefe	20-29 m	45-60°	45-60°	nein	< 10 m/s	Deutliches Abkippen und Vornicken durch flächentiefes Einklappen. Verzögerungsfreies Öffnen und Anfahren, keine Drehung.
LTF B						
Skywalk Tequila4						
Einklapptiefe 40%	40-49 m	30-45°	-30°	nein	10-15 m/s	Mäßiges Abkippen. Teils zügige, teils verzögerte Wiederöffnung, Außenflügel bleiben dann länger eingeklappt, Anfahren verzögert mit geringem Vornicken, keine Drehung.
Maximal erzielbare Einklapptiefe	30-39 m	45-60°	30-45°	nein	<10 m/s	Starkes Abkippen, mäßiges Vornicken. Meist schnelle Wiederöffnung und geringe Vsink.
Icaro Instinct TE						
Maximal erzielbare Einklapptiefe	>50 m	45-60°	30-45°	Ja, 90-180° durch Frontrosette	<10 m/s	Gerät klappte immer sehr flächentief. Deutliche Frontrosettentendenz, welche aber lediglich zu einer Erhöhung des Höhenverlustes führt.
EN B						
Ozone Rush4						
Einklapptiefe 40%	30-39 m	45-60°	30-45°	nein	<8 m/s	Öffnung, sobald der Schirm wieder über dem Piloten ist. Gutmütig.
Maximal erzielbare Einklapptiefe	40-49 m	45-60°	45-60°	Ja, durch Verhänger; 3,4 G	10-14 m/s	Bei impulsiven Öffnungen hohe Dynamik mit teils deutlichem Vorschießen. Bei erneuten Einklappungen – Verhängertendenz.



BGD Adam: Unbeschleunigt war die maximale Einklapptiefe unter 50%. Voll beschleunigt waren 100% möglich. In beiden Fällen öffnete der Adam zügig und ohne Probleme.



Skywalk Tequila4: Der Tequila verhielt sich bei den Frontklappen problemlos. Meist öffnete er sehr zügig und symmetrisch. Manchmal blieben die Ohren etwas länger eingeklappt und sorgten für einen größeren Höhenverlust.



Icaro Instinct TE: Beim Instinct TE waren unbeschleunigt und beschleunigt sehr flächentiefe Deformationen möglich. Eine Simulation kleinerer Frontklapper erwies sich als schwierig. Frontrosetten nach vorne waren die Regel – verzögerten aber lediglich die Öffnungsdauer und erhöhten den Höhenverlust.



Ozone Rush4: Unbeschleunigt war eine Flächentiefe von >60% kaum zu erreichen (Bild links). Vollbeschleunigt waren auch Totalzerstörer möglich. Das Verhalten blieb bei beiden klassengerecht.



Ozone Rush4: Die Öffnung erfolgte meist rasch von der Mitte beginnend. Die noch eingeklappten Stabilos bremsen das Vornicken. Öffnete der Schirm zügig über die gesamte Spannweite, kam es durch das Vornicken zu erneuten Einklappen mit steiler Knicklinie, welche Verhänger verursachten (Bild rechts).

Steilspirale

Durch das wendige Handling ist es ein Kinderspiel den BGD Adam in eine Steilspirale zu bringen. Die Sinkgeschwindigkeit steigert sich zwar schnell, bleibt aber bei den Höchstwerten eher moderat. Die Ausleitung erfolgt rasch mit nur geringem Nachdrehen. Das Verhalten der anderen drei Testgeräte war, natürlich auch klassenbedingt, teils deutlich dynamischer. Der Low-Level B-Flügel Skywalk Tequila4 erreicht schnell hohe Sinkgeschwindigkeiten und dreht nach Freigeben der Bremse deutlich nach. Dabei bleibt er bei einer Sinkgeschwindigkeit von 18-19 m/s. Bei einer ungünstigen Gurtzeugeinstellung war eine Tendenz zur stabilen Spirale festzustellen. Klassengerecht verhielt sich der Icaro Instinct TE bei der Ausleitung. Während der Spirale traten sehr hohe Fliehkräfte von gut 5 G auf. Vorbildlich für ein High-Level B Gerät verhielt sich der Rush4, welcher lediglich etwas länger nachdrehte.

Steilspirale							
Gerät	Vsink nach 360° 720° Maximal	G-Force 360° 720° Maximal	Höhenverlust nach 360° 720°	Höhenverlust Freigeben der Bremsen bis Normalflug	Zeit bis 360° 720°	Verhalten nach Freigeben der Bremsen	Bemerkungen
LTF A							
BGD Adam	6 m/s 12 m/s 17 m/s	2,2 G 3,7 G 4 G	20 m 55 m	50 m	0-6 s 7-10 s	Kurzzeitige Beschleunigung von 12 m/s auf 17 m/s für weniger als 180°, dann selbständiges Aufrichten und Ausleiten innerhalb weiterer 180°	Für die Klasse relativ dynamisch, aber insgesamt gutmütiges Verhalten. In der Einleitphase moderate Zunahme von V _{sink} , Übergang in Spiralphase moderat dynamisch, kein hohes Anwachsen der Sinkgeschwindigkeit. Gleichmäßiger Übergang von Spiralphase ins Aufrichten.
LTF B							
Skywalk Tequila4	8 m/s 21 m/s 24 m/s	1,7 G 2,7 G 4,5 G	25 m 70 m	140 m	0-6 s 7-10 s	Beschleunigung von 21 m/s auf 24 m/s und Beibehaltung V _{sink} >17 m/s für 540°, dann selbständiges Aufrichten und Ausleiten innerhalb weiterer 180°	Nach Freigeben der Bremsen dreht der Schirm deutlich nach und bleibt bei einer Sinkgeschwindig- keit von 18-19 m/s. Eine aktive Ausleitung wird empfohlen, um die Spiraldrehung zu beenden. Bei ungünstiger Gurtzeugeinstellung ist eine Tendenz zur stabilen Spirale vorhanden. Bei richtiger Spiraltechnik ist das Manöver sehr einfach und sehr kontrolliert.
Icaro Instinct TE	8 m/s 16 m/s 21 m/s	2,7 G 3,9 G 5 G	30 m 65 m	60 m	0-7 s 8-11 s	Beschleunigung von 16 m/s auf 21 m/s und Beibehaltung V _{sink} >17 m/s für 270°, dann selbständiges Aufrichten und Ausleiten innerhalb weiterer 180°	Für einen Schirm dieser Klasse hohe G-Last und relativ dynamisch. Die Ausleitung ist gutmütig.
EN B							
Ozone Rush4	9 m/s 16 m/s 19 m/s	1,9 G 3,6 G 4 G	40 m 60 m	60 m	0-6 s 7-10 s	Beschleunigung von 16 m/s auf 19 m/s und Beibehaltung V _{sink} <15 m/s für 360°, dann selbständiges Aufrichten und Ausleiten innerhalb weiterer 180°	Für die Klasse relativ gutmütig.

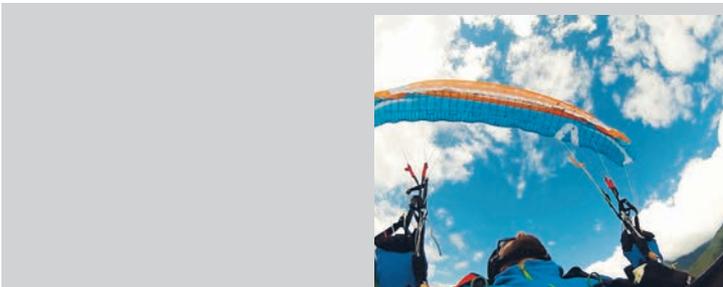
B-Leinen-Stall

Bei keinem der Tester konnte ein sicherheitsrelevantes Problem bei längeren B-Leinen-Stalls gefunden werden. Beim **Adam** und **Tequila4** war der Einleitewiderstand relativ hoch. Der **Tequila4** begann bei sehr tief gezogenen Stalls anfahrwillig zu schlagen.

B-Leinen-Stall				
LTF A				
Gerät	Sinken im stabilisierten B-Stall Deformationstendenzen Drehung	Abkippen/Einleitung Vornicken/Ausleitung	Höhenverlust: Freigeben der B-Gurte bis Normalflug	Bemerkungen
BGD Adam	9,5 m/s nein nein	15°-30° -15°	20-30 m	Sehr stabile Sinkphase, wenig ausgeprägtes Abkippen und kaum Vornicken.
LTF B				
Skywalk Tequila4	9,5 m/s leicht nein	30-45° 30-45°	<20 m	Besonders bei hohen Sinkwerten starker Anfahrwille. Schwer zu halten.
Icaro Instinct TE	8 m/s nein nein	-15° -15°	<20 m	Stabile Sinkphase, wenig ausgeprägtes Abkippen und Vornicken.
EN B				
Ozone Rush4	8 m/s nein nein	15-30° 30-45°	30-40 m	Sehr stabile Sinkphase, gering ausgeprägtes Abkippen und moderat ausgeprägtes Vornicken.



Alle drei machten eine gute Figur beim B-Stall. Beim Adam war ein erhöhter Einleitewiderstand vorhanden.



Ist zum Fliegen gebaut: Der Tequila4 hat es nicht gern, wenn er deformiert wird. Der Drang seine gewohnte Flügelform zurückzubekommen, kostet bei tiefgezogenen B-Stalls viel Kraft zum Dagegenhalten.

Ohrenanlegen

Dieses Manöver zeigte sich bei den meisten Schirmen als äußerst einfach. Der ständige Öffnungsdrang der Ohren machte dieses Manöver beim **Tequila4** nicht gerade angenehm. Vor allem beschleunigt, schlugen die Ohren sehr deutlich und waren bei großen Einklapptiefen kaum mehr zu halten. Wird eine moderate Einklapptiefe gewählt und der Beschleuniger nicht vollständig aktiviert, ist das Manöver gut durchführbar.

Ohrenanlegen					
Gerät	Einleitung	Ausleitung	Vsink Vsink beschl.	Geschwindigkeits- veränderung -unbeschleunigt -beschleunigt	Bemerkungen
LTF A					
BGD Adam	Erhöhter Kraftaufwand	Selbständig, schnell	3,5 m/s 4 m/s	ca. 0-3 km/h geringer als Trimmspeed ca. 5-8 km/h höher als Trimmspeed	Sehr einfach, Ohren stabil, kein Schlagen
LTF B					
Skywalk Tequila4	Hoher Kraftaufwand	Selbständig, sehr schnell	4 m/s 4 m/s	ca. 3-5 km/h geringer als Trimmspeed ca. 5-8 km/h höher als Trimmspeed	Hoher Kraftaufwand im kompletten Manöver, starkes Schlagen, starker Öffnungswille
Icaro Instinct TE	einfach	Selbständig, schnell	3 m/s 4 m/s	Ca. 0-3 km/h geringer als Trimmspeed ca. 5-8 km/h höher als Trimmspeed	Einfach, Ohren stabil, kein Schlagen
EN B					
Ozone Rush4	Erhöhter Kraftaufwand	Selbständig, stark verzögert	3 m/s 4 m/s	ca. 0-3 km/h geringer als Trimmspeed ca. 3 km/h höher als Trimmspeed	Erhöhter Kraftaufwand bei Einleitung, kein Schlagen, stark verzögerte Öffnung

Fazit

Bis auf den **Adam von Bruce Goldsmith Design** zeigen alle getesteten Geräte der 8. Staffel sehr hohe Einleitwiderstände bei Deformationen. Dies führt vor allem bei der Simulation von seitlichen Deformationen - schon allein durch die höhere eingesetzte Kraft - zu steilen Knicklinien, welche entschieden mehr Dynamik aufweisen. Auch in der Praxis sind diese Deformationen deutlich dynamischer. Der seitliche Einklapper ist nach wie vor der häufigste Unfallgrund in unserem Sport. Bei allen getesteten Geräten war dieses Manöver für die letzten Endes schlechtere Gesamtnote in der DHV-Safety Class mitverantwortlich.



Ich hatte den Hang
rechts, Kumpel!

Schon möglich,
aber ich bin älter!

Kennst Du die Regeln?

Hangflugregeln

Beim Soaring am Hang wird nach den Hangflugregeln geflogen.

Ist der Hang links von Dir, musst Du Entgegenkommenden ausweichen und zwar frühzeitig und mit großem Abstand. Auch oberhalb der Hangkante.

✓ Hang links - ausweichen

Wenn Du im Aufwindband umdrehen willst, musst Du höllisch aufpassen, ob andere Piloten knapp hinter Dir oder seitlich von Dir fliegen. Ist das der Fall, schimpf, schrei, tu sonst was, aber dreh nicht um!

✓ Vor dem Umdrehen Luftraum gründlich checken

Wenn Du allein bist, kannst Du fliegen wie Du willst. Aber ...

✓ am Hang wird nicht gekreist, wenn andere Piloten dort soaren

Kollisionen fordern jedes Jahr Schwerverletzte und Tote, deshalb...

**Respektiere die Regeln.
Check den Luftraum.
Halte Abstand.**





Allalinhorn – vom 4.000er ins Grüne

Eine Walliser Hike & Fly-Tour der Superlative. Irgendwann kommt im ambitionierten Hike & Fly-Kandidaten der Wunsch auf, von einem Viertausender zu fliegen.

Die Auswahl in der Schweiz ist nicht allzu groß.

Am besten eignet sich das 4.027 Meter hohe Allalinhorn bei Saas-Fee.

Kein langer Aufstieg und ein eindrücklicher Flug ins Saastal.

Text: Werner Bösch | Fotos: Andy Busslinger

Die Freuden eines Para-Alpinisten, wenn man face to face mit dem 4478 Meter hohen Matterhorn fliegt.

Mitte September: Aufs Wochenende hin prognostizieren die Meteorologen im Wallis Traumwetter und in 4.000 Meter Höhe schwache Winde. Da wird klar: Hike & Fly ist angesagt!

Im Hotel Dom in Saas-Grund (1.560 m ü. M.) nisten wir uns ein, unsere sieben Sachen bereits am Abend fein säuberlich bereit gelegt. Wir stehen am Sonntag um 6 Uhr auf, eine Stunde später sind wir am Busterminal im bekannten Saas-Fee. Wow! Die Mischabelkette mit Täschhorn und Dom hat bereits die ersten Sonnenstrahlen empfangen. Mit unseren Light-Packsäcken von rund 10 Kilogramm (u.a. mit Steigeisen, Seil und Notschirm) geht's in knapp zehn Minuten zur Gondelbahn, die uns zur Station Felskinn bringt. Dort besteigen wir die Metro Alpin (Baujahr 1984), welche uns unterirdisch zur 3.456 Meter hohen Endstation Mittelallalin befördert. Schnell sind wir uns einig: Die Luft ist merklich dünner geworden. Mit uns lassen sich auch x-hundert Skirennläufer hinauf befördern, um auf dem Feegletscher zu trainieren. Um keinen Preis würden wir tauschen, denn unser heutiges Ziel steht jetzt besonders majestätisch vor uns: Das 4.027 Meter hohe Allalinhorn, das zu Recht als leichtester Viertausender der Schweiz bekannt ist. Gerade mal 570 Höhenmeter trennen uns noch vom höchsten Punkt, der erstmals 1856 bestiegen wurde.

Eine perfekte Spur - breit und griffig

Noch bleiben Seil und Steigeisen im Rucksack, denn die ersten rund 20 Minuten steigt man auf der breiten Skispiste hoch, stets auf der Hut, nicht von einem trainingswütigen Rennfahrer abgeschossen zu werden. Dann ist die Gefahr gebannt, Anseilen und Montieren der Steigeisen bilden den nächsten Programmpunkt. Wir sind nicht alleine. Das Allalinhorn ist ein Magnet für 4.000er-Neulinge, die oft in Begleitung eines Bergführers hochsteigen. Da man sich auf dem Gletscher bewegt, ist Anseilen Pflicht. Trotzdem begegnen uns Solisten; einer von ihnen fragt uns gar, ob er hier wirklich auf dem Weg zum Allalinhorn sei. Wir bejahen. Im gemächlichen Schritt geht's hoch, die Spur führt beinahe in der Falllinie zum Feejoch auf 3.826 Meter. Man ist froh, dass die Steigeisen gut greifen. Da es auch im Sommer oft Neuschnee gab, ist die Spur nirgends blank.

Der Blick zum Matterhorn ist jetzt uneingeschränkt, sogar der Mont Blanc thront in weiter Ferne. Und wir prüfen immer wieder den Wind: sanfter Bergwind, etwa 10 km/h, easy. Noch fehlen 200 Höhenmeter zum Gipfel. Nach einem Schluck Tee setzen wir zum Gipfelsturm an, gut 30 Minuten später stehen wir auf der Kuppe des Allalinhorns mit dem markanten Gipfelkreuz. Shake hands, ein Bergheil hier, ein Félicitation dort und die Hauptwindrichtung stimmt oder stört zumindest nicht: Schwache Brise aus Nordost. Die Vorfreude auf den Flug wächst. Erst wird aber die Aussicht genossen, und die lässt sich heute gar nicht lumpen. Vis-à-vis das Weissmies - auch ein toller Flugberg - nebenan der Alphubel, wo ►



Der Allalin-Flug will verdient sein. Rund zwei Stunden Aufstieg mit Seil und Steigeisen.



Start im Top-Gelände auf rund 3.900 Meter. Rechts außen der Dom (4.545 m), ganz links das Weisshorn (4.505 m).



Faszinierende, unvergessliche Eindrücke auf dem Flug durch die Gletscherwelt von Saas-Fee.

Infos zum Allalinflug

Anreise aus der Nordschweiz via Lausanne, Lötschberg oder Furka. Ab Visp bis Stalden, von dort ins Saastal.

Übernachtungsmöglichkeiten: Saas-Grund, Saas-Allmagell oder Saas-Fee.

Bahnen: Ab Saas-Fee mit Seilbahn zum Felskinn, weiter mit Metro Alpin zur Endstation Mittelallalin 3.456 m ü. M.

Ausrüstung: Gletscherausrüstung mit Seil, Pickel (evtl. Skistöcke) sowie Steigeisen ist zwingend. Alpine Erfahrung von Vorteil, sonst Bergführer chartern. Die Route ist bei guten Bedingungen technisch einfach, alles auf Pisten/Gletscher. Aufstiegszeit rund 2 Stunden.

Startplatz: Exposition NW. Mittelsteiles Schneefeld, mehrheitlich spaltenfrei, am besten in Nähe der Aufstiegsspur auslegen.

Flug: Nach dem Start übers Feejoch 3.826 m ü. M. und rechts haltend via Mittelallalin-Saas-Fee zum Landeplatz. Das Mittaghorn (3.143 m) kann südöstlich umflogen werden mit Landung in Saas-Allmagell oder Saas-Grund.

Landeplatz: In Saas-Grund große Wiesen südlich des Dorfzentrums.

Infos: www.saas-fee.ch

ACHTUNG: Auch wenn das Allalinhorn mit 4.027 m als der am leichtesten zu befliegende Viertausender gilt, darf das Vorhaben nicht unterschätzt werden. Man befindet sich im Hochgebirge, wo auch die Winde schnell wechseln und zunehmen können. In den Sommermonaten ist das Wallis bekannt für sehr starke Talwinde. Am Gipfel ist nicht festzustellen, wie stark der Wind im Tal bläst. Weitere Flugberge in der Region sind Weissmies 4.017 m und Alphubel 4.206m.

- wir kurz zuvor einen Gleitschirm ausmachen konnten. Und wir hier oben, die Wärme genießend. Gegen 11 Uhr steigen wir die obersten rund 100 Höhenmeter ab, bis sich der Hang etwas zurückneigt, ideal zum Auslegen.

30 Minuten mit unvergesslichen Eindrücken

In der Spur rutscht der Schirm wenig ab. Die leichten Bergschirme sind schnell startklar. Kurz abwarten, da ganz moderater Rückenwind herrscht. Dann stellt dieser kleine Störenfried tatsächlich ab und es heißt: Start frei! Der erste von uns dreien läuft weg, zieht auf, beschleunigt, schwebt weg... wie einst gelernt. Ein paar Sekunden später heben die beiden anderen fast zeitgleich ab. Jupi, die Walliser Luft hat uns zu sich geholt. Unter uns die absteigenden Seilschaften. Wieder nicht tauschen! Der Luftraum über dem gesamten Feegletscher gehört uns. Jetzt überfliegen wir Mittelallalin mit großer Marge, genießen die Sicht auf die gewaltigen Gletscherabbrüche, bestaunen diese Dimensionen und freuen uns darüber, dass wir in einer solch imposanten Bergwelt fliegen dürfen. Da unten, tief unter unseren Schuhsohlen: Saas-Fee. Die ersten Skifahrer kehren bereits ins Tal zurück, für sie ist am Mittag schon Feierabend, die Pisten werden dann geschlossen. Der Herbst hat Einzug gehalten, die Farben der Bäume demonstrieren dies

unmissverständlich. Der Höhenmesser zeigt über dem Dorf noch immer knapp 3.000 Meter. Die Luft ist ruhig, der Genuss riesengroß. Der Blick schweift zum gegenüberliegenden Weissmies, wo soeben ein Berufskollege von uns gestartet ist. Bald hat man freie Sicht auf Saas-Grund, unseren heutigen Landeplatz. Südlich des Dorfes bieten sich großflächige Wiesen an, sogar ein frisch gemähtes Stück ist aus der Luft gut auszumachen. Da wollen wir hin! Während wir uns mitten in den Landevorbereitungen befinden, ist das Hupen eines Autos auf dem nahen Parkplatz kaum zu überhören. Im Endanflug, der dank des mäßigen Talwindes zum Genuss wird, dämmert's uns allen sehr bald: Da steht doch tatsächlich Zita Bumann, ihres Zeichens Wirtin vom Hotel Dom, unserem Nachtlager, und winkt mit einem Walliser-Fähnchen, was das Zeug hält. Wie lieb und aufmerksam! So macht das Aufsetzen nach einem 30 Minuten-Gleitflug noch viel mehr Spaß. Sie lässt es sich nicht nehmen, in der Bar ihres Hauses mitten im Dorf mit einem Gläschen Champagner auf unseren 2.500 Meter-Traumflug vom Gletscher ins Grüne anzustoßen. Bei der Abreise aus dem Saastal ist jedem von uns klar: Das Allalinhorn wird uns bestimmt wieder einmal auf seiner 4.027 Meter hohen Spitze willkommen heißen. Zu schön ist das Hike & Fly-Erlebnis am viertniedrigsten Viertausender der Schweizer Alpen. ▽

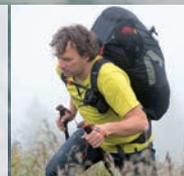
Anzeige

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
CAYENNE
POISON
JOIN'T
MOJITO
SCOTCH

AUS LEIDENSCHAFT
AM FLIEGEN

www.skywalk.info

Die teilbaren Speichen-Kunststoffräder nehmen recht viel Energie auf, setzt man mit ihnen doch einmal hart auf.

Aufgepasst

Schutzvorrichtungen beim Drachenfliegen

Text und Fotos Dirk Soböll

Für den Winden- und UL-Start sind sie vorgeschrieben, die Steuerbügelräder oder vergleichbaren Vorrichtungen, wie es in der Flugbetriebsordnung heißt. Das ist verständlich, denn bei einem Seil- oder Sollbruchstellenriss in der Startphase schützen sie davor, dass die Basis oder die Trapezecken sich nicht im Boden verhaken und das Gerät vornüber schlägt. Doch nicht allein beim Seilstart sind sie angebracht, auch bei einer Radlandung helfen sie, Verletzungen zu vermeiden.

Landung nicht immer stehend

Wenngleich die stehende oder ausgelaufene Landung unser Standard ist, kann es immer einmal vorkommen, dass man alternativ auf den Rädern landen muss – sei es, weil aufgrund der thermischen oder turbulenten Verhältnisse auf dem Landeplatz eine geplante liegende Landung einer wackeligen stehenden vorzuziehen ist oder weil man sich schlicht vertan hat, das Aufrichten nicht richtig geklappt hat und das Abfangen zu weit hinausgezögert wurde. Und ja, es passiert auch dem routinierten Piloten, das Gerät doch mal absetzen zu müssen. Gut, wenn man dann Räder oder eben etwas Vergleichbares an der Basis hat.

Damit ich nicht falsch verstanden werde: Die stehende Landung sollte man können. Muss man auf einem Überlandflug in unbekanntem Gelände landen, ist es ungemein wichtig, stehend lan-

den zu können. Eine gepflegte Landebahn findet man recht selten, das Gras ist oft schwer einschätzbar hoch, und die Löcher im Boden sieht man im Anflug ganz bestimmt nicht, ebenso wie die Steine, die von hohen Gräsern verdeckt sind.

Einen tollen Auftriebsbeiwert haben solche Räder natürlich nicht, sondern eher einen ärgerlichen Widerstandsbeiwert. Aber deswegen weglassen? Besser nicht ...

Räder

Lufräder sind gerade bei der Ausbildung und den ersten Höhenflügen sinnvoll; je größer der Radius, desto steiler kann man aufsetzen, und das ist am Übungshang außerordentlich wichtig. Zudem dämpfen sie die Aufschlagenergie enorm. Große Räder sollten für Anfänger und beim Doppelsitzerfliegen obligatorisch sein, auch wenn sie oft verächtlich als Schubkarrenräder bezeichnet werden.

Adapter und Hülsen helfen, die Radnaben an unterschiedlich dicke Basen anzupassen – für die Variable Geometrie (VG) auch mit einer Nut, durch die man das Seil ziehen kann. Für die profilierte Basis gibt es entsprechend geformte Schalen, die man um die Basis legt, um das Rad aufzuschieben.

Kunststoffräder sind meist teilbar; sie werden auf die Achshülse gesteckt, in der auch das VG-Seil verlaufen kann. So erspart man



Eine aerodynamische Kufe, sogar mit Halterung für Instrumente

sich das Ein- und Ausfädeln des Seils beim Ab- und Aufbau. Sie sind wesentlich kleiner und verstehen sich wirklich nur als Schutz im Notfall. Eine intelligente Lösung sind die sehr leicht aussehenden Speichenräder: Sie können sich ziemlich weit verformen, ohne zu brechen, und nehmen dabei viel Energie auf. Nicht zu empfehlen sind die sogenannten Smarties; sie bestehen aus zwei ineinandersteckbaren Halbschalen, die um die Basis gelegt werden. Es kann passieren, dass sie bei einem härteren Aufsetzen auseinanderfliegen und die Trapezecke ungeschützt in den Boden haut – mit der Folge eines Überschlags und des Durchpendelns des Piloten, der sich zumeist an Seitenrohr oder Basis festhält. Oberarm oder Schulter sind da oft die Verlierer.

Kufen

Vorteil aller Räder ist, dass sie sich drehen – und das ist bei einer liegenden Landung auch einleuchtend. Eine liegende Landung unterscheidet sich im Ablauf aber nicht wesentlich von einer aufrechten: Im Endanflug fliegt man leicht beschleunigt und fängt genauso ab, lässt den Drachen bei gleichbleibendem Bodenab-



Der Radius ist bei einer Kufe deutlich größer als bei Rad, durch die elliptische Form wird das Gleiten auf dem Boden einfacher. Oben deutlich eine Kufe mit Ketten.

stand langsamer werden und setzt dann, den Steuerbügel weit vorgedrückt, mit geringer Geschwindigkeit auf. Die kinetische Energie ist weitgehend abgebaut, der Drachen rollt nicht mehr wirklich – und da reicht auch eine Kufe völlig aus.

Das, was uns zunächst als Kompromiss in Sachen Schutz und Windwiderstand erscheint, hat aber auch einen großen Vorteil: Dadurch, dass man nur genau das Kreissegment eines Rades nutzt, das wirklich aufsetzt, kann man den Radius ohne Weiteres wesentlich größer machen; die Überschlagsgefahr wird dadurch deutlich reduziert. Aber Achtung: Die Trapezrohre eines flexiblen Drachens sind länger als die eines Starren – und damit auch der Hebelweg, den das Einhängengewicht zum Aufhängepunkt hat. Die verbleibende Energie kann dabei mit Kufen, abhängig vom Untergrund, eher zum Überschlag führen als mit rollenden Rädern.



Bei der Radlandung fängt man später ab und gleitet tiefer aus als bei der stehenden, und man setzt sehr langsam auf. Die Daumen legt man besser auf die Basis; pendelt man doch durch, bleiben sie heil. Am Übungshang sind große Räder einfach unverzichtbar. Mit zu hoher Geschwindigkeit eingebombt, ist sonst ein Überschlag vorprogrammiert.

Fazit

Sinnvoll ist ein Schutz an der Basis auf jeden Fall. Wer auf Aerodynamik viel Wert legt, greift zu einer Kufe, die bei langsamem Aufsetzen ausreichend schützt. Für eine eventuelle Rückenwindlandung ist das drehende Rad sicher besser – wenn der Untergrund eben genug ist und kein Loch oder Maulwurfshügel das Ausrollen abrupt stoppt.

Eine Frage des Abwägens. ▽

Eine Drachen-Hochburg

Fliegen beim Delta Club Bavaria Ruhpolding. Am Rausch- und Unternberg besteht eine ideale Infrastruktur und eine tolle Atmosphäre – Gleitschirmflieger sind gerne gesehen.

Text Regina Glas | Fotos Tobias Bauer und Jörg Bajewski



Rauschberg Rampe bei Nordwind

Ein sonniger und warmer Oktobertag, riesen Andrang herrscht an der Kabinenbahn am Rauschberg. Jede Menge Touristen nutzen den schönen Herbst, um den verregneten Sommer nachzuholen. Aber auch die Drachenflieger stehen Schlange, um die letzte Herbst-Thermik auszukosten. Die hiesigen Piloten helfen, meinen Drachen vom Auto zu he-

ben. Bevor ich meine Bahnkarte lösen konnte, ist mein Fluggerät und Gurt schon in der Gondel. Ruckzuck Auto wegfahren und rein ins Gewühl der Kabine.

Puuhh... das ging flott. Am besten unter die Drachen kriechen, damit noch ein paar Touristen mehr Platz haben. Girgl Weinzierl, 2. Vorsitzender der Ruhpoldinger und für mich der Hausmeister vom Rauschberg,

erzählt ein paar Fliegerkapriolen für die Touristen und die Stimmung ist bestens.

Der DCB Ruhpolding ist mit seiner Gründung im Jahre 1975 einer der ältesten Drachen- und Gleitschirmfliegervereine in Deutschland. Aus einem Häufchen flugsportbegeisterter Tüftler ist in all den Jahren ein aktiver Fliegerclub geworden. Egal ob Freizeit-, oder Streckenpilot, ob Einstei-



Koordinaten:	
Landeplatz Boider	N 47°44'28,9" E 012°39'22,0"
Landeplatz Bärngschwendt	N 47°44'40,8" E 012°37'34,0"
Landeplatz Fischerwirt	N 47°45'7,7" E 012°39'55,4"

Boider Landeplatz - hier ist bei gutem Flugwetter am Nachmittag der Bär los.

ger oder alter Hase, in Ruhpolding sind alle willkommen. Von 251 Mitgliedern sind mehr als 90 % Drachenflieger. Viele von ihnen fliegen auch gerne mal Gleitschirm. Ein Vorzeige-Verein, auf den die Vorstandschaft mit seinem 1. Vorsitzenden Dieter Kamml stolz sein kann.

Ruhpolding ist berühmt durch das Biathlonzentrum, aber auch durch den Drachenflugsport. Seit Jahren stehen Drachenflieger vom DCB auf diversen Siegeretappen und Plätze im Nationalteam sind obligatorisch. Der Rauschberg und auch der Unternberg sind ein perfektes Trainingsgelände für Piloten und ein idealer Ausgangspunkt für weite Flüge. Viele Meisterschaften wurden vom DCB organisiert - von der Bayrischen Meisterschaft bis zur German Open, internationaler Goldener Adler und das Gleitwinkelfliegen „Angerer Open“ (nächster Termin 7.2.2015). Große Dreiecke werden am laufenden

Band geflogen, vor allem von DHV-XC-Dauersieger Markus Ebenfeld. Das größte FAI-Dreieck wurde 2014 von Nationalteammitglied Gerd Dönhuber geflogen. Über 289 km – übers Gasteinertal ins Zillertal und zurück nach Ruhpolding. Aber nicht nur beim Fliegen beweisen die Ruhpolder ihre Zähigkeit, auch bei ihren legendären Flugfesten haben sie Durchhaltevermögen. Nicht selten endet ein Flugtag in den frühen Morgenstunden.

Der Rauschberg 1.650 m

In den meisten Fluggebieten in den Alpen sieht man viele Gleitschirmflieger und eher weniger Drachenflieger. An einem Berg im Chiemgau ist das ganz anders: Am Rauschberg. Hier ist die Welt der Drachenflieger noch in Ordnung. Auf diesem Berg gibt es perfekte Startplätze für Drachen in fast alle Richtungen. Für die meisten Gleitschirmflieger sind diese Startplätze weni-

ger attraktiv bzw. sehr anspruchsvoll, daher ist dieses Gelände eher ein Paradies für Drachenflieger. Das Personal der Rauschbergbahn ist für den Drachentransport gut vorbereitet. Kurzpacken ist nicht nötig und Starrflügel werden ohne Probleme transportiert. Der Pilot schlüpft noch schnell durch den Hintereingang in die Gondel und rauf geht's zum Startplatz. Auch wenn es zwischen Drachen, Gurtzeugen und Touristen manchmal eng hergeht, fliegerisch entschädigt der Rauschberg für so manches. Vier Startplätze für die Startrichtungen Nord (Rampe), Nord-West, Süd-Ost (Rampe) und Süd sind vorhanden. Achtung: Gleitschirmpiloten sollten auf Grund der engen Platzverhältnisse eine sichere Starttechnik beherrschen. Die Mitglieder des hiesigen Drachenfliegerclubs sind immer hilfsbereit und geben gerne Auskunft. Infos, Webcam und Windmessanlage gibt es unter www.rauschbergbahn.com



Die Rauschberg Rampe Richtung Südost wird hauptsächlich im Winter genutzt



Girgl Weinzierl und Dieter Kamml - die Chefs vom DCB



Drachentransport am Unternberg



Bärngschwendt Landeplatz

► **Der Unternberg 1.425 m**

Auch wenn er es höhenmäßig mit seinem Nachbarn, dem Rauschberg, nicht aufnehmen kann, bietet der Unternberg doch alles, was das Fliegerherz begehrt. Eine stressfreie Bergfahrt mit dem Sessel-

lift und große, einfache Startplätze. Oftmals kann man bis zum Sonnenuntergang soaren oder mit Gipfelüberhöhung zum Rauschberg fliegen. Lange Zeit gab es nur einen Nordstartplatz. Seit 2012 wurde der Südstart vom DCB saniert und ca. 200 Fest-

meter Holz im unteren Bereich der Schneise entfernt. Hauptlandeplatz für den Südstart ist der Landeplatz Boider. Landungen im Bereich des Biathlon-Zentrums sollten vermieden werden!

Mehr Infos unter www.unternberg.de

Anzeige

Die Landeplätze

In Ruhpolding gibt es drei offizielle Landeplätze für Drachen und Gleitschirmflieger. Für die Drachenfieger ist der Hauptlandeplatz beim Boider (660 m). Hier ist auch die Clubhütte vom DCB, in der es oft gemütlich hergeht. Bei Ostlagen mit Windgeschwindigkeiten über 15 km/h ist der Landeplatz sehr turbulent. Der Windsack am Landeplatz zeigt den überregio-

Motorschirmfliegen im Harz

FRESH BREEZE

NIRVANA

MINI FLANG

FTR

Rucksackmotor

Doppelsitzer

Trike

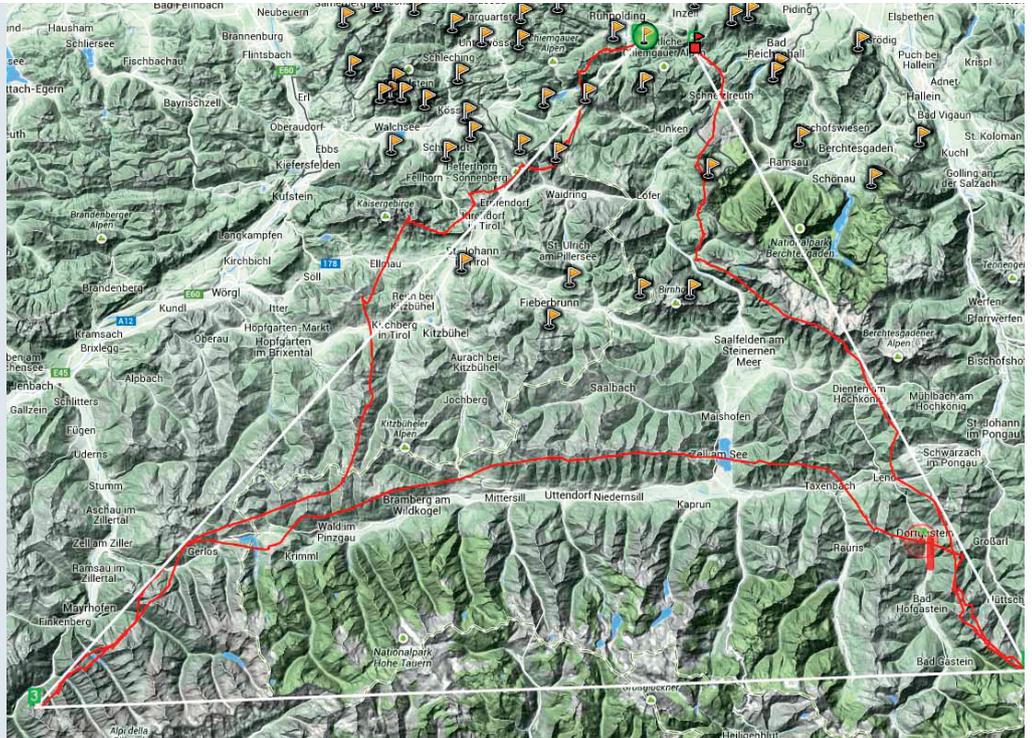
Fliegen ist geil!

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

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

Info

Gäste können mit dem Erwerb einer Tagesmitgliedschaft von 2 Euro pro Tag die Gelände des Delta Club Bavaria Ruhpolding nutzen. Die Tageskarten für Unternberg und Rauschberg sind gleichberechtigt und gelten für beide Fluggebiete. Die Tagesmitgliedschaft bitte an den Bahn-Kassen lösen. Piloten werden gebeten, sich ins Flugbuch mit Name und Uhrzeit einzutragen. Weitere Infos zu den Geländen finden sich in den Schaukästen an der Bahn und den Info-Tafeln an den Start- und Landeplätzen. Gewerbliche Doppelsitzerflüge sind nur nach Rücksprache mit dem Delta Club Bavaria Ruhpolding erlaubt. Mehr Infos über den Club und dem gesamten Fluggebiet gibt es unter www.DCB-Ruhpolding.de



FAI-Dreieck von Gerd Dönhuber über 289 km am 25. April 2014 (Flugzeit 7:14 Std.)

nalen Ostwind nicht sicher an. Also vor der Landung Fahnen und Bäume in der Talmitte beachten. Eine Landung westlich der Clubhütte kurz nach dem Wassergraben bzw. eine Landung beim Fischerwirt (640 m) ist dann eine sichere Alternative. Im

Spätherbst bzw. zur Schneeschmelze bietet der Fischerwirt-Landeplatz mehr Sonne und einen trockenen Abbauplatz. Bei der Anfahrt bzw. Abfahrt vom Landeplatz sollte auf die Anwohner Rücksicht genommen werden. Der Hauptlandeplatz vom

Unternberg ist eine große Wiese in Bärgschwendt (700 m), direkt unterhalb des Unternberges auf der Nordseite. Landevolte bei Ostwind rechts! Bei starkem Westwind (ab ca. 15 km/h) ist der Landeplatz Boider die stressfreiere Alternative. ◀

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

WINTERZEIT

Jetzt ist die ideale Gelegenheit, die Ausrüstung zu checken.

Text und Fotos Simon Winkler

Unsere Flugausrüstung wird immer filigraner. Leichtere Tücher, Luftprotektoren, dünnere und weniger Leinen sowie Karbonverbauungen. All diese Parameter machen sie empfindlicher auf äußere Einflüsse wie Stöße und Reibung.

Doch seid mal ehrlich, wann habt ihr das letzte Mal eure Ausrüstung auf Mängel überprüft? Vorm Start? Beim Leinensortieren? Beim Zusammenbauen des Drachens? Dies war wohl eher spartanisch. In der Zeit, in der die Tage wieder kürzer werden, bietet sich die perfekte Gelegenheit – zu Hause im Wohnzimmer. Gerade Schirme, Drachen und Gurtzeuge, welche genau in der Mitte ihres Nachprüfungsintervalls liegen, sollten einmal einer Sichtprüfung unterzogen werden. Und ganz ehrlich, in der Zeit, in der das Fliegen etwas zu kurz kommt, ist es doch auch ganz schön, sich ein bisschen mit seiner Ausrüstung zu beschäftigen.

Für diese Überprüfung braucht man keine besonderen Messtechniken oder Checktricks, es geht dabei rein um den gesunden Menschenverstand. Wenn ich mich mit einem erkannten Mangel (und wenn er noch so klein ist) unwohl fühle,

sollte ich den Ausrüstungsgegenstand zur Nachprüfung in einen Fachbetrieb bringen.

Nachfolgend ist eine kleine Checkliste, die jeder zu Hause durchgehen kann – und darf. Bitte beachtet, dass diese Liste nicht vollständig ist. Es handelt sich lediglich um die wichtigsten Checkpunkte. Diese Checkliste betrifft nicht nur den Gleitschirm oder Drachen – auch das Gurtzeug sollte einmal genauer angesehen werden. Neuerdings haben einige Hersteller auch eine Nachprüfungspflicht für Gurtzeuge vorgeschrieben. Diese liegt wie beim Gleitschirm meist bei 100 Stunden oder 2-Jahren Betriebszeit und ist im Betriebsanleitungsbuch oder auf der eingenahten Plakette zu entnehmen.

Ist alles o.k. oder gibt es doch ein paar Punkte, bei denen man guten Gewissens kein Häkchen machen kann? Kleine Reparaturen kann man durchaus selbst durchführen, wichtig ist nur, dass Teile, die getauscht werden müssen, durch Originalteile ersetzt werden. Im Zweifelsfall sollte immer ein professioneller Checkbetrieb oder der Hersteller kontaktiert werden.

Das DHV-Team wünscht euch einen guten Start in die Flugsaison 2015!

Nachprüfungszeit

FOTO GUDRUN ÖCHSL

Gleitschirm Checkliste

FOTO MARTIN SCHEEL

Ober und Untersegel

- Befinden sich kleine Löcher oder Risse im Segel?
- Reparatur mit Klebesegel
- **Tipp:** Ecken immer abrunden und auf beiden Seiten zukleben
- Sind Nähte ausgefranst oder offen?
- Von einem Fachbetrieb reparieren lassen
- Verschmutzungen durch Insekten, Erde, Kuhfladen?
- Nur mit klarem Wasser ohne Reinigungsmittel säubern



Derartige Verschmutzungen nur mit klarem Wasser beseitigen.

Leinenloops (Leinenverbindungen am Segel)

- Gibt es Beschädigungen?
- Von einem Fachbetrieb reparieren lassen

Leinen

- Befinden sich Scheuerstellen am Mantel oder Kern?
- Gibt es offene Stellen im Mantel?
- Sind Knicke/Beulen unter dem Mantel spürbar?
- Sind Leinen- und Spleißvernähtungen ausgefranst?
- Beschädigte Leinen sollten nur von einem Fachbetrieb ausgetauscht werden!
- Sind die Leinen symmetrisch? (Linke und rechte Schirmhälfte)
- Einfach Trageturte auf gleicher Höhe fixieren und am Schirm Leinenloops der linken und rechten Seite vergleichen.



Sind die Leinen in Ordnung? Sollte sich eine Leine nicht so schön biegen wie diese, sondern einen markanten Knick bilden, könnte der Kern verletzt sein. Auch ein Abtasten der Leine auf Beulen kann hilfreich sein.



Symmetriecheck. Mit fixierten Trageturten auf gleicher Höhe können oben am Schirm die Leinen der linken und rechten Seite verglichen werden. Die Leinen sollten dabei auf Zug verglichen werden.

Leinenschlösser

- Sind diese sauber verschlossen?
- Gibt es große Kratzer oder Dellen?
- Ist das Schraubgewinde ok?
- **Achtung:** Durch zu festes Zudrehen kann das Gewinde überdreht werden. Der Schäkkel sollte in diesem Fall ausgetauscht werden.
- Sind die Gummis porös oder fehlen sie sogar?
- Sind alle Plastikclips im Leinenschloss?



Sind die Leinenschlösser sauber verschlossen und die Gummis, welche ein Verrutschen verhindern, in Ordnung?

Tagegurte

- Sind Beschädigungen feststellbar?
- Gibt es Verformungen der Brummelhaken?
- **Achtung:** Sind diese aufgebogen, kann ein sauberes Verbinden behindert werden. Dies kann auch zu einem erleichterten Einfädeln von dünnen Leinen führen.

Steuergriffe

- Ist die Steuerleine auf Werkseinstellung?
- Sind die Steuerleinen symmetrisch?
- **Achtung:** Steuerleinen sind meist aus Nylon oder Dyneema und können sich daher dehnen. Ein Nachmessen ist oft hilfreich (Sollwerte beim Hersteller nachfragen oder dem Betriebshandbuch entnehmen).
- Gibt es Beschädigungen im Bereich des Knotens?
- **Achtung:** Gerade Steuergriffe mit Wirbel sollten genauer betrachtet werden. Oftmals sind diese nicht sauber entgratet und sorgen für Beschädigungen an der Leine.

Gurtzeug

- Hauptkarabiner
- Ist das Karabineralter überschritten?
- Herstellerangaben beachten!
- Ist ein sauberes, reibungsloses Verschließen und Öffnen möglich?
- Sind ungewollte, starke Krafteinwirkungen bekannt?
- Sind Metallverfärbungen, Dellen oder grobe Kratzer erkennbar?
- Im Zweifelsfall Karabiner austauschen



Sind die Hauptkarabiner noch in Ordnung? Bei Misstrauen sollte man lieber in neue investieren.

Aufhängung

- Ist die Hauptaufhängung, Rückenstütze oder sonstige Gurte in Ordnung?
- Scheuerstellen sollten gründlich begutachtet werden. Besonders wichtig: Kontaktpunkte Sitzbrett/Aufhängung. Oftmals hilft nur ein Blick ins Innere des Gurtzeuges.

Schnallen

- Schließen und öffnen alle Schnallen sauber?
- Bei Problemen hilft oftmals ein „Ausblasen“ mit einem Kompressor

Beschleuniger

- Ist der Beschleuniger richtig eingestellt?
- Ist die Beschleunigerleine in Ordnung?

Klettverschlüsse

- Sind die Klettverschlüsse beschädigt oder zu sehr „verklebt“?
- Alle Klettverbindungen, insbesondere auch des Kanals der Retterverbindungsleine, sollten in geringen Abständen vollständig geöffnet und verschlossen werden, um ein sauberes Öffnen im Notfall zu ermöglichen - denn Klett wird mit der Zeit immer fester.



Dieses Bild zeigt eindrucksvoll, wie fest das bisschen Klett bei einem Frontcontainer werden kann. Er trägt eine volle Kiste Bier!

Retterverbindungsleine

- Ist die Verbindungsleine sauber mit dem Gurtzeug verbunden
- Besonderes die Verbindung durch Schäkkel kontrollieren (Siehe Punkt Leinenschlösser)
- Ist die Verbindungsleine beschädigt?

Retter

- Ist der Retter fest mit dem Gurtzeug über die Verbindungsleine verbunden
- Im Optimalfall ist der Retter verrutschsicher mit einem Maillon Schäkkel (Gr.8) verbunden
- Schlaufverbindung unbedingt vor Verrutschen sichern
- Ist der Retter älter als 10 Jahre?
- Wann wurde der Retter zum letzten Mal gepackt?
- Wir empfehlen ein Packintervall von 6 Monaten
- Wurde der Retter nass?
- Parawaiting auf der nassen Wiese oder im Schnee sitzend, ist gerade für Gurtzeuge mit Bottomcontainer schlecht. Diese Retter sollten öfter gelüftet werden.

Drachen Checkliste

Gerät

- Segel (Tuch, Segellattentaschen und Nähte auf poröse Stellen überprüfen)
- Reparatur mit Klebesegel
- Tipp:** Ecken immer abrunden und auf beiden Seiten zukleben
- Bei größeren Schäden von einem Fachbetrieb reparieren lassen
- Segellatten (Latten mit Segellattenplan abgleichen)



Prüfung der Segellatten anhand des Segellattenplans.

- VG (Umlenkrollen checken, Seil auf Scheuerstellen überprüfen)
- Schränkungsansläge (Pitchwerte mit Winkelwaage auf richtige Einstellung laut Herstellerangabe checken)
- Rohre (auf Dellen abtasten, verbogene und beschädigte Rohre austauschen)



Eine Beule am Flügelrohr lässt sich im eingebauten Zustand nur schwer erfühlen, wenn sie hinter der Mylar-Anströmkante liegt.

- Karbonteile (Flügelrohre, Holm, Basis, Svivels, Randbögen) auf Beschädigungen, Risse, Druckstellen, Verfärbungen überprüfen
- Schrauben (überprüfen und evt festziehen und auf Korrosion prüfen)
- Aufhängung (Auf Scheuerstellen und offene Nähte überprüfen, bei kleinsten Schäden austauschen)
- Unterverspannung (Kauschen und Seile auf Beschädigungen prüfen, bei kleinsten Beanstandungen sofort austauschen. Den Hersteller fragen, nach wie viel Flugstunden dieses ausgetauscht werden müssen)



Kauschen und Seile müssen auf Beschädigungen überprüft werden und in diesem Fall ausgetauscht werden.

Gurtzeug

- Hauptkarabiner
- Ist das Karabineralter überschritten?
- Herstellerangaben beachten!
- Ist ein sauberes, reibungsloses Verschließen und Öffnen möglich?

- Sind ungewollte, starke Krafteinwirkungen bekannt?
- Im Zweifelsfall Karabiner austauschen
- Sind Metallverfärbungen, Dellen oder grobe Kratzer erkennbar
- Hauptaufhängung (auf Scheuerstellen, etc überprüfen)
- Reißverschlüsse (auf Schäden überprüfen, evt austauschen oder auch mit Silikonspray gangbarer machen)



Die Hauptaufhängung muss auf Scheuerstellen untersucht werden.

Schnallen

- Schließen und Öffnen alle Schnallen sauber
- Bei Problemen hilft oftmals ein „Ausblasen“ mit einem Kompressor

Klettverschlüsse

- Sind die Klettverschlüsse beschädigt oder zu sehr „verklebt“
- Alle Klettverbindungen, insbesondere auch des Kanals der Retterverbindungsleine sollten in geringen Abständen vollständig geöffnet und verschlossen werden, um ein sauberes Öffnen im Notfall zu ermöglichen - Denn Klett wird mit der Zeit immer fester!

Retterverbindungsleine

- Ist die Verbindungsleine sauber mit dem Gurtzeug verbunden
- Besonderes die Verbindung durch Schäkel kontrollieren
- Ist die Verbindungsleine beschädigt?



Der Auslösemechanismus muss gecheckt werden. Ebenso sollten die Kletts von Zeit zu Zeit gelöst und neu verschlossen werden.

- Aufrichtsysteme/Slider/Rückenplatte bzw. Gestänge (auf Verschleiß checken durch Blick ins Innenleben des Gurtzeugs)
- Auch hier ist es ratsam, wenn auch nicht vorgeschrieben, den Gurt von Zeit zu Zeit dem Hersteller oder Musterbetreuer zum Check zu geben.

Retter

- Ist der Retter fest mit dem Gurtzeug über die Verbindungsleine verbunden
- Schlaufverbindung unbedingt vor Verrutschen sichern
- Ist der Retter älter als 10Jahre?
- Wann wurde der Retter zum letzten Mal gepackt?
- Wir empfehlen ein Packintervall von 6 Monaten
- Wurde der Retter nass? (Gurtzeug lag im Regen oder Schnee bzw. wurde feucht gelagert)

KALT ERWISCHT

Fliegen im Winter ist für viele ein Genuss. Bei richtig tiefen Temperaturen sollte man aber Vorsicht walten lassen. Die Schirme können anders reagieren als im Sommer.

Text und Bild Lucian Haas

Bis zu welchen Temperaturen darf man eigentlich einen Gleitschirm im Winter noch pilotieren? Auf diese Frage gibt es keine eindeutige Antwort. Von den verbauten Materialien her müssen die Hersteller gemäß den Lufttüchtigkeitsforderungen einen sicheren Temperaturbereich von -30 bis +50 Grad Celsius ausweisen können. Für die eingesetzten Stoffe, Leinen, Gurte und Schäkel ist das auch kein Problem. Deren Festigkeit ist nachgewiesen. Anders sieht es bei den Flugeigenschaften aus. Hier fällt es den Herstellern nicht so leicht zu garantieren, dass ihre Flügel im Winter genauso sicher zu fliegen sind wie im Sommer.

Einer der sich darüber ernsthafte Gedanken gemacht hat, ist Günther Wörl, der Geschäftsführer von Swing. „Wie sich ein Gleitschirm bei -30 Grad Celsius verhält, hat noch kein Hersteller systematisch getestet“, sagt er. Oder anders ausgedrückt: Ob ein Schirm, der bei Testflügen im Sommer als EN-A oder EN-B eingestuft wurde, dieser Klassifizierung auch im tiefen Winter noch gerecht würde, kann niemand so genau sagen.

Eins ist klar, das zeigt die Erfahrung: In sehr kalter Luft fliegen und reagieren Gleitschirme anders als bei Plusgraden. „Schon ab minus fünf bis minus zehn Grad – je nach Feuchtigkeit – können Schirme aggressiver werden“, weiß Stephan Stiegler, Konstrukteur bei AirDesign.

Die Auslöser dafür sind vielfältig. Kalte, trockene Luft hat eine höhere Dichte als warme. Dadurch fliegen die Schirme per se langsamer und wirken träger. Die Trimmgeschwindigkeit nimmt ab.

Aber (Achtung!): die Minimalgeschwindigkeit, bei der es zum Strömungsabriss am Gleitschirm kommt, verändert sich nicht im gleichen Maß oder steigt sogar etwas an. Der Bremsweg, der einem Piloten bis zum Stallpunkt zur Verfügung steht, kann bei Kälte deutlich kürzer sein als gewohnt. Wer seinen Schirm eher im unteren Gewichtsbereich fliegt, sollte hier besonders aufpassen.

Die verringerte Trimmgeschwindigkeit gepaart mit zäher Luft kann dazu führen, dass bestimmte Schirmreaktionen nach Störungen verzögert ausfallen. Klapper öffnen nur gemächlich, was bei manchen Schirmmodellen ein weiteres Abdrehen zur Folge haben kann. Nach Frontklappern oder einem B-Stall können Schirme bei Kälte leichter in einen möglicherweise sogar stabilen Sackflug geraten, weil sich die Strömung nur sehr langsam – wenn überhaupt – wieder ans Profil anlegt. Dabei kann es auch zu einem verstärkten Anfahren (Vorschießen) kommen.

Solche Verhaltensweisen hängen nicht nur von der Luft, sondern auch von Konstruktionsmerkmalen des jeweiligen Schirmmodells ab. In der Kälte sind die Nylonstoffe steifer und ziehen ihre Falten nicht so schnell glatt, was die Aerodynamik stört. Nylon dehnt sich zudem bei Kälte, wodurch sich die Spannungsverhältnisse in einem Schirm verändern. Vor allem hochgezüchtete Leistungsflügel können auf solche Abweichungen empfindlich reagieren. „Bei einem EN-A Schirm wird man wohl kaum oder weniger einen Unterschied merken, bei einem Hochleister hingegen mehr“, sagt Stiegler.

Solche Erkenntnisse bedeuten nicht, dass das Fliegen im Win-





ter gefährlich ist. Als Gleitschirmpilot sollte man sich aber der durch die Kälte veränderten Schirmeigenschaften bewusst sein und den eigenen Flugstil entsprechend anpassen. Michael Nesler, Gleitschirmkonstrukteur und Sicherheitstrainer, rät dazu, sicherheitshalber bei Minustemperaturen nur noch gemäßigte Steilspiralen bis maximal 14 Meter pro Sekunde zu fliegen und unter -20°C sogar ganz auf Manöver zu verzichten.

Die veränderten Winterflugeigenschaften ihrer Schirme sind für die Hersteller eine Grauzone, wenn es um die Frage geht, wer für die Abweichungen und daraus eventuell resultierenden Unfälle die Verantwortung übernimmt. In den meisten Handbüchern zu Schirmmodellen ist bisher gar keine Angabe darüber zu finden, in welchem Temperaturbereich ein Schirm sicher betrieben werden kann. In jüngerer Zeit haben allerdings einzelne Hersteller doch etwas festgeschrieben. Swing beispielsweise weist für seine Modelle eine Betriebsgrenze von -10°C aus. Solche Werte sind oder waren auch schon in manchen Handbüchern von Gin- und Skywalk-Schirmen zu finden.

Dafür hagelte es allerdings im November Kritik im Gleitschirmdrachenforum. Piloten beschwerten sich, dass die betroffenen Schirme demnach im Winter gar nicht geflogen werden dürften. Luftrechtlich stellt das Nutzen eines Gerätes außerhalb seiner offiziellen Betriebsgrenzen eine Ordnungswidrigkeit dar. Und Versicherungen, beispielsweise für Berufsunfähigkeit, könnten im Extremfall ihre Leistungen verweigern, weil ein verunfall-

ter Pilot vor dem Start nicht auf die jenseits der Betriebsgrenzen gefallene Temperatur achtete.

Derartige Folgen ihrer Temperaturvorgaben hatten die Hersteller wohl nicht bedacht. Bei ihnen klingelten die Alarmglocken. Schließlich können ausufernde Diskussionen unter Piloten

Bis zu welchen Temperaturen darf man eigentlich einen Gleitschirm im Winter noch pilotieren?

schnell einmal Kaufentscheidungen beeinflussen. Und wer will schon einen Schirm mit angeblich mangelnder Wintertauglichkeit erstehen? Manfred Kistler von Skywalk erklärte prompt die Angabe von -10°C in einem Handbuch als Druckfehler und ließ die Werte in der Downloadversion korrigieren.

Auch Swing-Chef Günther Wörl reagierte: Swing werde die Betriebsgrenzen allgemein auf die fürs Material geforderten -30°C erweitern. Das sei technisch kein Problem. Allerdings würden die Piloten künftig an anderer Stelle in den Betriebsanweisungen darauf hingewiesen, dass sich das Flugverhalten unter sehr kalten Bedingungen von den Testflügen unterscheiden kann. Wörl: „Wir sind der Meinung, dass die Piloten hierfür sensibilisiert werden sollten.“ ▽



Den Keil im Blick

Wer seine Flugplanung mehr als zwei Tage im Voraus nach dem Wetter richten will, sollte sich von klassischen Meteoberichten lösen. Höhenwetterkarten liefern wertvolle Hinweise auf regionale Wettertendenzen.

Text und Bild Lucian Haas

Ein verlängertes Wochenende steht bevor. Man will zum Fliegen fahren – am liebsten dorthin, wo das Flugwetter am besten ist. Nur: Welche Region wird am Ende tatsächlich bevorzugt sein? Diese Frage mit ein paar Tagen Vorlauf zu beantworten, ist für viele Piloten wie Lotto-Spielen. Wo soll man sein Kreuzchen setzen: Fährt man besser in die Ost- oder Westalpen, bleibt man nördlich oder südlich des Alpenhauptkammes? Oder sind gar die Mittelgebirge die bessere Option?

Im Gegensatz zum Lotto ist es beim Fliegen gar nicht so schwer, dem eigenen Flugglück ein wenig auf die Sprünge zu helfen. Denn Wettertrends lassen sich oft erstaunlich früh erkennen, wenn man sich etwas mehr mit einer besonderen Infoquelle beschäftigt: der Großwetterlage beziehungsweise den von Wettermodellen gelieferten Höhenwetterkarten.

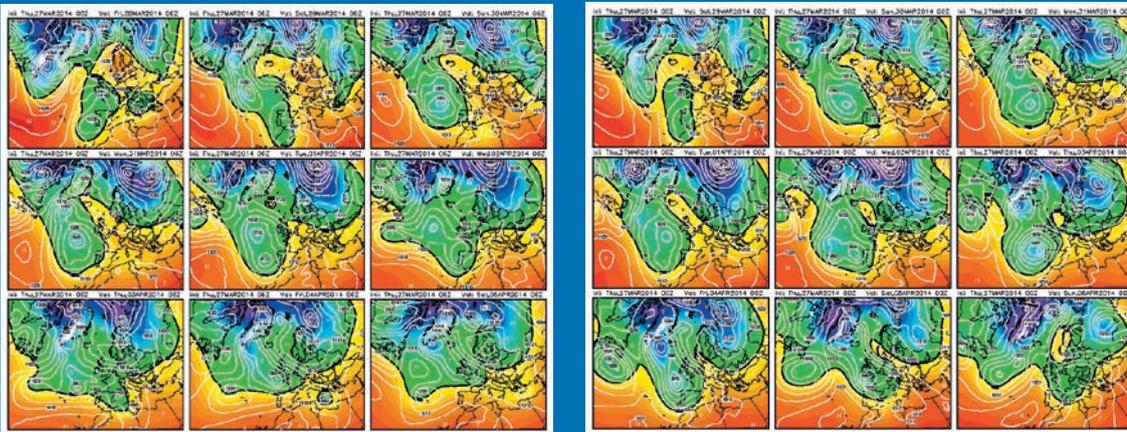
Klassische Wetterkarten zeigen meist nur den Luftdruck am Boden. Das Wetter wird allerdings hauptsächlich von dem geprägt, was in der Höhe passiert. Sind die Luftmassen über unseren Köpfen insgesamt eher warm oder kalt? Und wie groß sind jeweils die Gegensätze zwischen West und Ost, Nord und Süd? Anhand der großräumigen Verteilung kalter und warmer Luftmassen lässt sich leicht erkennen, wo es beim Wetter heftiger oder ruhiger zur Sache geht.

Kaltluft in der Höhe über stark erwärmtem Untergrund ergibt schnell eine explosive thermische Mischung mit Gewittern. Kaltluft neben warmer Luft lässt kräftige Wetterfronten entstehen. Und da sich solche unterschiedlich temperierten Luftmassen großräumig gar nicht so schnell umverteilen, erlaubt ein Blick auf das Höhenwetter häufig eine gute Grobeinschätzung bis zu sieben Tage im Voraus.

Am besten geeignet zur Analyse des Höhenwetters sind die von Wettermodellen berechneten Karten des Luftdruckniveaus 500 hPa. In Höhenmeter umgerechnet liegt das etwa auf 5.500 Meter, was rund der Hälfte der Troposphärenhöhe entspricht. Die Troposphäre ist jener Teil der Atmosphäre, in dem sich üblicherweise unser Wetter entwickelt. Die 500-hPa-Karten geben also gewissermaßen den Durchschnitt des Wettergeschehens wieder.

Höhen- und Bodenwetterkarten haben einen zentralen Unterschied. Bodenwetterkarten zeigen immer den Luftdruck in einer bestimmten Höhe (Meeresspiegel). Bei den Höhenwetterkarten ist es umgekehrt. Sie zeigen, in welcher Höhe ein konstanter Druck von eben 500 hPa zu finden ist. Während Bodenwetterkarten Isobaren (Linien gleichen Luftdrucks) zeigen, sind im Höhenwetter Linien gleicher Höhe dargestellt. Diese heißen Isohypsen.

Eine Höhenwetterkarte kann man also lesen wie eine topogra-



Panel-Vergleich: Zwei Panels mit jeweils neun Höhenwetterkarten des GFS und des ECMWF-Wettermodells. Im Vergleich zeigt die errechnete Großwetterlage erst ab Tag 7 deutlichere Unterschiede. Bis dahin können die Prognosen als relativ sicher gelten und liefern einen gut abschätzbaren Trend. Als Flugregionen sind jene Gebiete interessant, die am längsten gutes Wetter fernab der Frontalzone versprechen. Die Alpensüdseite rund um das Vinschgau wäre hier eine gute Wahl. Aktuelle Panels: www.wetterzentrale.de/pics/avnpanel1.html bzw. .../ecmpanel1.html

phische Landkarte. Netterweise wird das bei den meisten Karten noch dadurch unterstützt, dass die Höhe in Farbabstufungen dargestellt ist. Bläuliche Töne stehen für tiefe Täler (im Wetterjargon werden sie Tröge genannt), gelb und rot zeigen die Höhen (Meteorologen sprechen von Keilen oder Rücken). Übrigens: Die Farben passen auch zur jeweils vorherrschenden Temperatur (siehe Kasten auf S. 45).

Eine Höhenwetterkarte zu analysieren ist relativ einfach. Man schaut, ob der eigene Standort beziehungsweise das mögliche Reiseziel tief im meteorologischen Tal (Trog) oder mitten auf einer Anhöhe (Keil) zu finden ist. Im ersten Fall darf man eine kühle Witterung erwarten, im zweiten Fall wärmere Luft.

Schlechtes Wetter ist vor allem dort anzutreffen, wo Temperaturgegensätze groß sind. Im Sommer ist die Sonne stark genug, den Boden kräftig zu erwärmen. Liegt darüber allerdings eine eher kalte Luftsäule (wie im Trog), dann ist die Luft labil geschichtet. Schnell können sich Schauerwolken und Gewitter bilden. Im Winter ist die Situation umgekehrt. Mangels Sonneneinstrahlung bleibt der Boden kalt. Haben wir in der Höhe nun wärmere Luft, legt sie sich als Deckel über die Kaltluft am Boden. Das ergibt die grauen Winter-Inversionswetterlagen.

Richtig ungemütlich wird es, wenn sich unser Standort laut Höhenwetterkarte auf der Grenze zwischen Keil und Trog, also zwischen warmen und kalten Luftmassen befindet. Dieser Bereich bildet die sogenannte Frontalzone, in der es in der Regel heftiger zur Sache geht. Dort weht der Wind recht kräftig, in der Höhe übrigens immer parallel zu den Isohypsen, und es kommt zu einem heftigen Luftmassenaustausch. An der Frontalzone entstehen die Warm- und Kaltfronten kleinräumiger Tiefdruckgebiete.

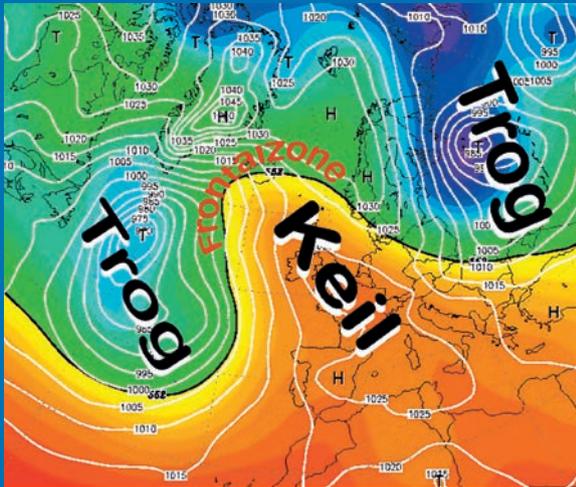
Auf der Höhenwetterkarte ist die Frontalzone am Farbübergang von blau-grün zu gelb-rot zu erkennen. Meistens drängen sich dort auch die Isohypsen bzw. Farbbänder. Diese Regionen sollte man am besten ganz vermeiden. Dort wird man in der Regel gar nicht zum Fliegen kommen. Selbst wenn es nicht regnen sollte, ist der Wind häufig zu stark und zu böig.

Natürlich ist die Frontalzone kein schmaler Streifen, sondern ein mehrere hundert Kilometer breiter Übergangsbereich. Für meine Wettereinschätzung ist es auch noch wichtig, wo genau ich mich befinde. Auf der Seite, die dem Trog zugewandt ist, muss ich mit labilem Schauerwetter rechnen. Mittig unter der Frontalzone macht mir meist der Wind einen Strich durch die Fliegerrechnung. Je mehr ich mich von der Frontalzone in Richtung Keil bewege, desto stabiler und flugtauglicher wird das Wetter sein.

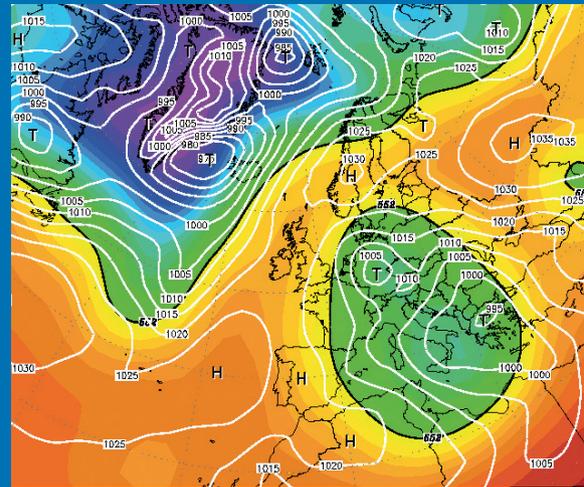
Normalerweise herrschen am Boden und in der Höhe ähnliche Drucktendenzen: Unter einem Keil befindet sich ein Bodenhoch, unter einem Trog ein Bodentief. Die Luftdruckzonen am Boden und in der Höhe können sich aber auch gegeneinander verschieben. Auf deutlichsten wird dies, wenn aus der kalten Luftmasse im Norden sich eine Kaltluftblase löst und als abgeschlossener Kringel mitten in der wärmeren Luft im Süden herumgeistert. Meteorologen sprechen dann von einem abgetropften Höhentief. Für uns Flieger ist das besonders ärgerlich. Da können die Bodendruckkarten ein schönes Hoch zeigen, doch die kalte Luft in der Höhe sorgt für eine solche Labilisierung der Atmosphäre, dass heftigste Gewitter und schließlich sogar ein eigenes Tief am Boden entstehen können. Für die Reiseplanung empfiehlt es sich deshalb, lieber Regionen fernab der Höhentiefs als Fluggebiete wählen.

Für die Wetterprognose ist auch noch interessant, den Verlauf der Frontalzone etwas genauer zu betrachten. Folgt diese eher geradewegs den Breitenkreisen (West-Ost), so sprechen die Meteorologen von einer zyklonalen Strömungslage. Schlägt die Frontalzone hingegen Wellen, deren Flanken mehr dem Verlauf der Längengrade (Nord-Süd) entsprechen, so ist das eine meridionale Strömungslage (Meridian=Längengrad).

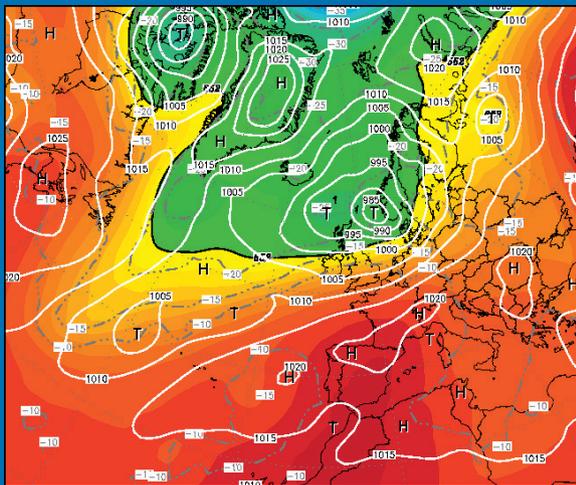
Bei einer zyklonalen Strömung lässt es sich vor allem auf der warmen Seite (im Süden) gut fliegen. Ärgerlich ist der Bereich der Frontalzone, weil hier ein Tief nach dem anderen wie auf einer Rennbahn angeschossen kommt. Bei zyklonalen Großwetterlagen ist es in der Regel ratsam, seine Flugambitionen besser auf die Alpensüdseite zu verlegen.



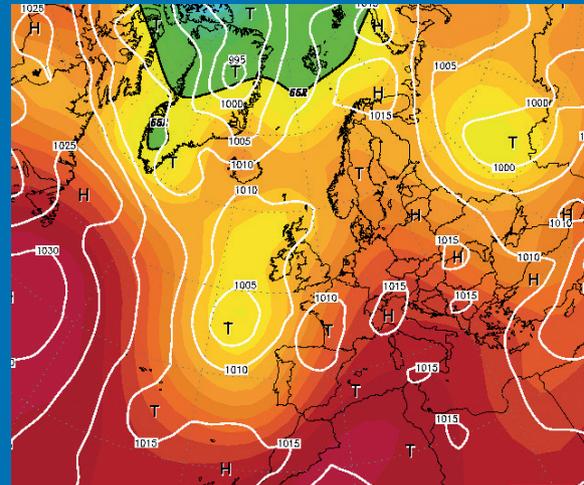
Trog und Keil: Die Höhenwetterkarte zeigt kalte (blaue) und warme (rötliche) Luftmassen. An deren Grenze verläuft die Frontalzone. Dringt kalte Luft weiter nach Süden vor, entsteht ein sogenannter Trog. Warme Luft wölbt sich als Keil nach Norden. West- und Süddeutschland liegen im Bereich des Keiles und noch so weit von der Frontalzone entfernt, dass dort nutzbares Flugwetter zu erwarten ist.



Abgetropftes Höhentief: Eine Kaltluftblase hat sich von ihrem polaren Ursprungsmassen abgeschnürt und liegt mitten über Italien. Im Bereich der Kaltluft ist mit labilem Wetter und häufigen Gewittern zu rechnen. Eine solche Wettersituation verspricht im gesamten Alpenraum kein großes Flugvergnügen.



Zyklonale Großwetterlage: Die Frontalzone liegt parallel zu den Breitengraden über Mitteleuropa und bringt nicht nur viel Wind, sondern einen ständigen Wechsel von Kalt- und Warmfronten der schnell durchziehenden Randtiefs. Südlich der Alpen herrscht das bessere Flugwetter.



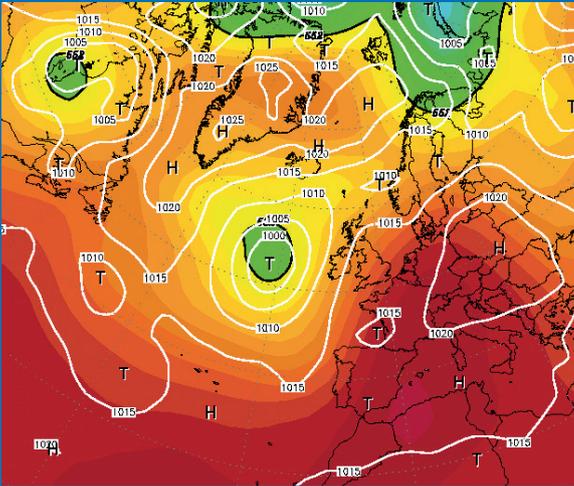
Meridionale Großwetterlage: Ein großer Kaltlufttrog hat sich weit nach Süden aufgeschwungen und stellt der Westwinddrift so viel Masse entgegen, dass eine solche Formation manchmal wochenlang bestehen bleiben kann. Der Warmluftkeil über den Alpen verspricht gutes Flugwetter.

- Über längere Zeit hinweg stabiles Flugwetter ist eher bei einer meridionalen Strömung zu erwarten. Dann kann sich bestenfalls ein Keil mit seiner warmen Luft genau über unseren Köpfen weit nach Norden aufschwingen. Die Tiefs und das schlechte Wetter rutschen so fernab um unsere gewählte Flugregion herum und lassen uns in Frieden fliegen.

Die mittelfristigen Wettertrends erkennt man, wenn man sich die Höhenwetterkarten bis zu 10 Tagen im Voraus anschaut. Auf www.wetterzentrale.de beispielsweise gibt es dafür extra eine so-

genannte Panel-Darstellung, die gleich neun dieser Höhenwetterkarten auf einmal zeigt. So kann man schnell erkennen, ob ein Grundwettermuster über einen längeren Zeitraum erhalten bleibt oder sich stark verändert.

Dabei lohnt es sich, die Höhenwetterkarten verschiedener Modelle wie GFS oder ECMWF miteinander zu vergleichen. Je ähnlicher sich die Ergebnisse beider Modelle auch drei und mehr Tage im Voraus noch sind, desto wahrscheinlicher ist das Eintreffen der gezeigten Wetterverhältnisse.



Rekordwetter: Der großräumige Keil über Mitteleuropa verheißt rund um die Alpen gute Flugbedingungen. Dank der sehr warmen und deshalb auch trockenen Luft sind vor allem entlang der hohen Berge große Basishöhen zu erwarten. An diesem Tag im August 2012 flogen unter anderem dutzende Piloten über den Gipfel des Mt. Blanc.

Temperatur macht Isohypse

Meteorologen sprechen bei der Höhe einer Druckfläche in den Höhenwetterkarten auch von ihrem Geopotential.

Als Maß dafür dient gpm (= Geopotential-Deca-Meter. Ein Geopotential von 552 gpm entspricht einer Höhe von 5.520 Meter). Bestimmt wird es nicht durch Druckmessung, sondern über die Temperatur. Das Geopotential ergibt sich direkt aus der mittleren Temperatur der Luftmasse zwischen dem Meeresspiegel und der Druckfläche 500 hPa. Kalte Luft ist dichter und nimmt deswegen weniger Raum ein, weshalb die Höhe der Luftsäule geringer ausfällt. Warme Luft dehnt sich aus, so bekommen wir ein höheres Geopotenzial. Aus den Farbflächen auf der Höhenwetterkarten ist deshalb auch herauszulesen: blau = kalte Luftmassen; rot = warme Luftmassen.

Wer nun überlegt, für das Streckenfliegen ein paar Tage in die Alpen oder anderswo hin zu fahren, dem wird die Auswahl potentieller Ziele mit Blick auf das Höhenwetter viel leichter fallen. In der Regel lohnt es sich, solche Regionen anzusteuern, die über die Zeit betrachtet in der Paneldarstellung des Höhenwetters am längsten in den stabilen Wetterzonen eines Keiles liegen. Möglicherweise herrscht dort zwar nicht täglich das beste bzw. ergiebige Streckenflugwetter vor, weil die Luftmassen zeitweise zu stabil sind, um kräftige Thermik zuzulassen. Doch insgesamt steigen die Chancen auf eine gute Flugausbeute. ▽



NEUGIERIG?

BESUCHE UNS...

28. Februar 2015
 THERMIK Messe



Konvergenzlinie am Rosengarten. Beachte die unterschiedlichen Basishöhen.

Unverhofft kommt oft

Konvergenzen als Aufwinde nutzen

Text und Fotos Torsten Hahne

Es ist bereits früher Abend an diesem wunderschönen Tag im Mai. Die flach stehende Abendsonne taucht die nach Westen ausgerichteten Felswände des Steinernen Meeres in ein weiches, gelb-rötliches Licht. Das Saalachtal unter mir liegt schon in tiefem Schatten. Im dunklen Zwielicht kann man den in weiten Schleifen durch das Tal ziehenden Fluss und die weitläufigen Landwiesen nur erahnen. In Weissbach glimmen die ersten Lichter in den Fenstern der Häuser. Seitdem mich der letzte schwache Bart am Breithorn noch einmal auf 3.200 Meter Höhe getragen hat, befinde ich mich im ruhigen Gleitflug. Kein Nackler, kein Ruckler. Die Luft ist ruhig wie ein Moorsee im Herbst.

Eigentlich ein schöner, geradezu kitschig romantischer Ausklang dieses wunderbaren Streckenflugtages. Doch ich will mehr. Wenigstens noch bis Lofer kommen. Denn dort öffnet sich das Tal nach Westen und es scheint zum Landen immerhin noch die Sonne. Auch zum Heimtrampen ist Lofer der bessere Ort, als das finstere Tal unter mir. Und - nicht ganz unerheblich - erst da ist das Dreieck größer als die magische Zahl. Doch bis Lofer sind es noch 12 Kilometer Luftlinie. Was bei meiner verbleibenden Höhe von 500 Metern über Talgrund eine rein rechnerische Gleitzahl von etwa 24

ergibt. Segelflieger müsste man sein... Das einstündige Gebastel am Dientener Sattel auf der Südseite des Hochkönig hat mich einfach zu viel Zeit gekostet. Kostbare Thermikzeit, die mir nun fehlt.

Das Sinken an den schattigen Flanken des Hochkranz wird auch immer stärker. Ich entschlief mich einfach schnurstracks in Richtung Talmitte zu fliegen. Da ging doch was bei meiner letzten Landung in Weissbach. Minutenlang bin ich hier letztes Jahr in einem Nullschieber und leichtem Steigen herumgeschippert. Damals wollte ich nur noch landen. Heute will ich weiter. Und tatsächlich. Das Sinken wird langsam zur Null. Die Null geht in sanftes Steigen über. Und plötzlich geht's mit zwei Metern pro Sekunde im Geradeausflug nach oben. Und das Steigen kommt aus dem dunklen schattigen Loch. Das verlockende Angebot nehme ich gerne an. Fünf Minuten in weiten Kreisen bringen mich 500 Meter weiter nach oben und meinem Ziel deutlich näher. Lofer liegt jetzt im Gleitbereich. Und nicht nur das. Der Kienberg oberhalb von Lofer steht noch in der Abendsonne. Unken (so heißt die Ortschaft ein paar Kilometer weiter) ich komme. Und die magische Zahl ist mein...



Marmolada mit Konvergenzlinie südlich

You made my day

Dieser Wunderaufwind, der mir ein breites Grinsen ins Gesicht gezaubert hat, bekommt nun auch einen Namen: Konvergenz. Der Name leitet sich aus dem Lateinischen *convergere* (sich zuneigen, annähern, konvergieren) ab. In der Meteorologie spricht man grundsätzlich dann von Konvergenzen, wenn Luftmassen aufeinander treffen, ohne seitlich ausweichen zu können. Im genannten Beispiel strömt der Wind über den Hirschbichlpass und das Hintertal von Osten nach Weissbach und trifft hier auf den von Norden strömenden Talwind im Saalachtal. Verstärkt wird das Phänomen zusätzlich durch den abendlichen katabatischen Bergwind, der entlang der schattigen Berghänge in das Tal fließt. Da die aufeinander prallenden Luftmassen in dem Gebirgstal nicht ausweichen können, gibt es für sie nur einen Weg. Nach oben. Was in Talmitte zum deutlichen Luftmassensteigen führt, und mir den Tag rettet. *Convergence – you made my day.*

Konvergenz – Ein Name, viele Gesichter

Nicht immer ist es so offensichtlich, dass es sich wirklich um eine klassische Konvergenz und nicht um eine vulgäre Thermik, einen dynamischen Aufwind oder um eine Mischung aus all diesem handelt. Denn wir nutzen beim Streckenfliegen sehr viel häufiger Aufwinde, die in Zusammenhang mit Konvergenzen stehen, als uns das vielleicht bewusst ist. Speziell im Gebirge gibt es eine große Zahl verschiedener Entstehungsvarianten von Konvergenzen. Betrachten wir Konvergenzen als den Treffpunkt von unterschiedlichen Luftmassen, die sich durchaus in Temperatur, Stabilität, Feuchtigkeitsgehalt und Windgeschwindigkeit unterscheiden können, dann resultiert daraus eine Vielzahl von Phänomenen, denen wir alle den Namen Konvergenz verleihen

können. Konvergenzen können so groß sein, dass sie Frontsysteme umfassen, die unseren Wetterablauf charakterisieren. Oder sie können klein und lokal sein, wie der abendliche Aufwind über dem Landeplatz in Kössen, der auch dem Flugschüler den ersten unerwarteten Flug im großflächigen Nullschieber über eine halbe Stunde beschert.

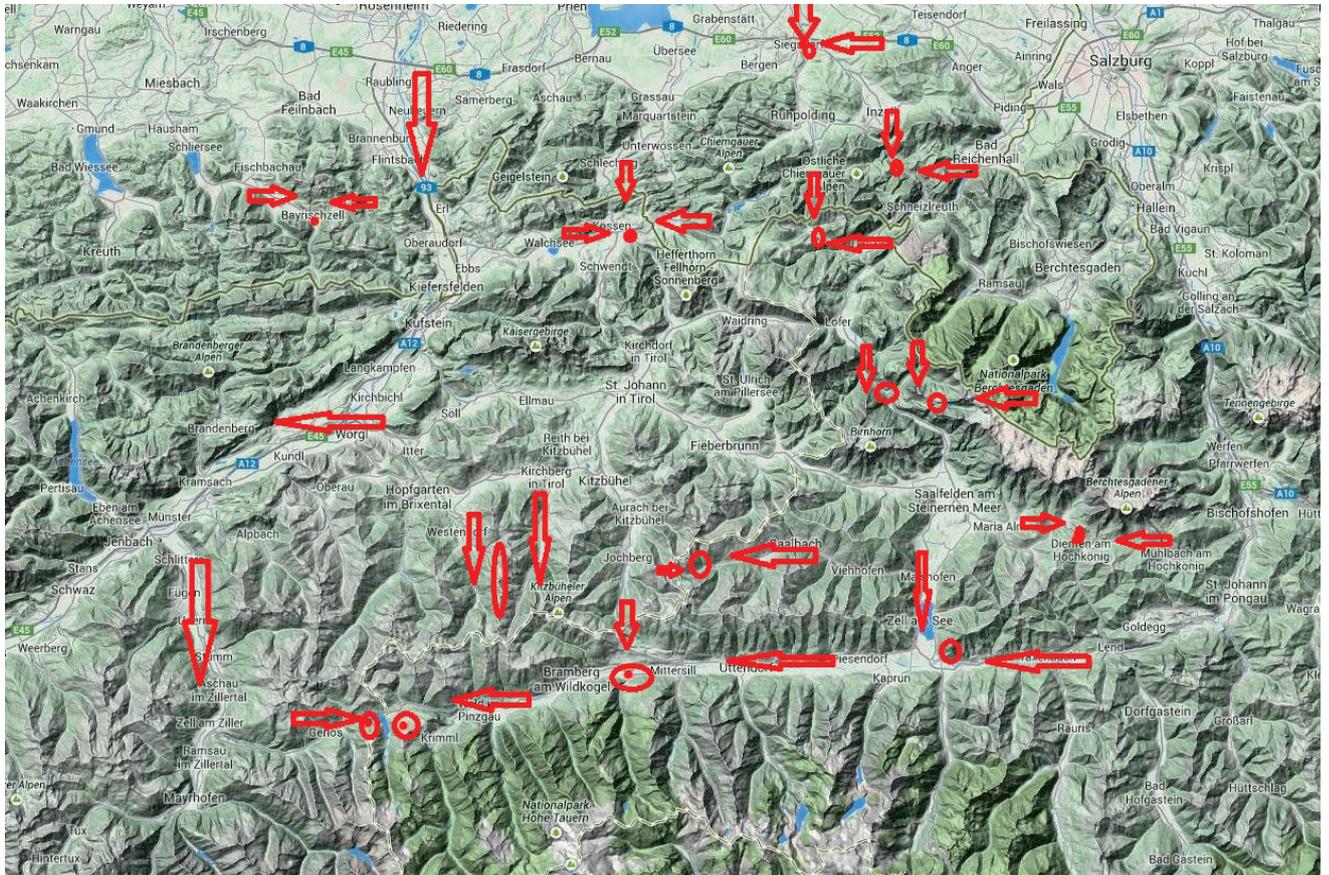
Aus der Menge an Möglichkeiten und Entstehungsmechanismen möchte ich nur die für uns flugtechnisch relevanten herausgreifen, die uns helfen Höhe zu gewinnen, den abendlichen Gleitflug zu verlängern oder eine weite Talquerung zu meistern.

Bergwindkonvergenz

Dieses Phänomen wird auch oft als abendliche Umkehrthermik bezeichnet. Liegen die Bergflanken in einem Gebirgstal bereits im Schatten, fließt die hangnahe, abgekühlte und schwere Luft als katabatischer Wind in das Tal hinab. Die dort zusammentreffenden Luftmassen führen zu einem Aufwind, der als schwaches Steigen oder Nullschieber genutzt werden kann. Meistens reicht es nur zu einem verlängerten Gleitflug durch geringeres Sinken. Auf jeden Fall ist man aber in Talmitte besser aufgehoben als an den Bergflanken, wenn hier bereits der Bergwind eingesetzt hat. Mischformen dieser Konvergenz mit noch in Talmitte lagernder Warmluft und dessen thermischer Hebung sind häufig anzutreffen. Hier findet sich auch manchmal noch ein abendlicher Cumulus mitten über dem Tal. Im hinteren Ahrntal oder zwischen Gerlospass und Zillertal kann man dies abends häufiger erleben.

Talwindkonvergenz

Treffen zwei Talwinde aus unterschiedlichen Richtungen aufeinander, kann auch hier eine Konvergenz entstehen. Die Größe ►



Konvergenzen sind durch die Pfeile gut zu erkennen

► und Mächtigkeit des Aufwindes ist natürlich abhängig von der Stärke der Talwinde, dem Feuchtigkeitsgehalt der Luft und der Breite des Tales. Auch spielt eingelagerte Thermik eine große Rolle. Dieser Aufwind ist daher eher während der thermisch aktiven Zeit anzutreffen. Mit Hilfe der Talwindkonvergenz lassen sich breite Talquerungen einfacher meistern. Beispielsweise findet man eine kräftige Talwindkonvergenz bei Toblach. Hier treffen die Talwinde der Rienz und der Drau aufeinander. Die Querung vom Pfannhorn in die Dolomiten wird dadurch erleichtert. Allerdings steht die Konvergenzzone in Abhängigkeit von der Stärke der überregionalen Winde und der Talwinde entweder weiter Richtung Innichen und Sillian oder weiter Richtung Niederdorf.

Die Talwinde müssen dabei nicht zwingend senkrecht aufeinander treffen. Auch bei einer Begegnung im rechten Winkel kann sich Luftmassensteigen entwickeln. Oder auch drei Talwinde können zusammen fließen. Das kann man in mehr oder weniger stark ausgeprägter Form in Kössen beobachten. Der Bayrische kommt aus Nord über den Klobenstein, aus Ost kommt der Reit im Winkler und aus Westen strömt manchmal noch Luft vom Walchsee daher.

Passwindkonvergenz

Ähnlich wie bei der Talwindkonvergenz geraten auch hier zwei Talwindssysteme aneinander. Nur nicht am Talboden, sondern im

Bereich eines Gebirgspasses. Handelt es sich um einen breiten Pass mit zwei kräftigen und annähernd gleich starken Talwindsystemen, resultiert daraus ein sehr großer, mächtiger und hoch hinauf reichender Aufwind. In Passnähe werden thermisch überhitzte Luftmassen zusätzlich in die Höhe geschoben. Die zum Pass herangeführte Luft ist trocken und erreicht so enorme Basis Höhen. Bekannt ist der mächtige Cumulus über dem Gerlospass an der Grenze zwischen dem Pinzgau und Tirol. Nicht selten ist die Basis hier noch einmal 400 Meter höher als an den umliegenden Dreitausendern. Und das, obwohl der gesamte Passbereich durch den Riesencumulus völlig abgeschattet ist. Erst nach längerer und großflächiger Abschattung im Einzugsgebiet des Passes schlafen auch die Talwinde und mit ihnen die Gerlospasskonvergenz ein.

Konvergenz aus Talwind und überregionalem Wind

Diesem Phänomen kann man häufig bei Flügen in den südlichen Dolomiten begegnen. Die erwärmten Südalpen und besonders die starke Thermik in den Dolomiten führen zu einem im Tagesverlauf an Stärke zunehmenden südlichen Talwindsystem. Große Mengen relativ feuchter und warmer Luftmassen werden aus der Poebene über die Flusstäler von Etsch, Eisack, Piave oder Cordevole in die Dolomiten transportiert, um die dort in großen Mengen aufsteigende Warmluft (Thermik) zu ersetzen. An Tagen mit leichter nördlicher Höhenströmung von etwa 10 – 20 km/h



Foto: Red Bull

Jonny Durand reitet auf der morning glory.

(5 - 10 kts) prallen diese Luftmassen etwa im Bereich des Falzaregopasses, des Col di Lana, der Tofana, des Monte Cristallo, des Karerpasses oder der Marmolada aufeinander. Diese Konvergenzlinie wird durch eine markante, oft um 1.000 Meter unterschiedlich hohe Wolkenbasis schlagartig markiert. An dieser Konvergenzlinie ist die Thermik meist großflächig durch schwaches und an der Linie selber auch durch ruhiges Steigen gekennzeichnet. Dafür ist die Thermik außerhalb dieser Konvergenz sowohl nördlich als auch südlich davon umso turbulenter. Das Problem für Streckenflieger, welche von Norden nach Süden fliegen wollen, besteht vor allem darin, dass man aufgrund der deutlich niedrigeren Basis ungewollt und massiv an Arbeitshöhe verliert. Es kann durchaus vorkommen, dass man oberhalb der Marmolada aus 3.800 m Höhe auf Cumuluswolken blickt, welche die südlichen Bergregionen einhüllen. Auch dieses Konvergenzphänomen ist durch thermische Aufwinde deutlich überlagert. Je stärker der Nordwind wird, umso weiter rückt diese Konvergenzzone nach Süden. Und umso unfliegbare werden die nördlichen Anteile, einschließlich der Dolomiten für uns Textilflieger. 10 km/h mehr Nordwind und man muss schon an die Panarotta, den Monte Avena oder Belluno ausweichen. Bei noch stärkerem Wind aus Nord bleibt nur noch das Megafliiegermekka Bassano als Fluchtpunkt. Hier kann die Konvergenzlinie im Bereich des Monte Grappa bei sehr trockenen Luftmassen, die aus Süden als Talwind herangeführt werden und auf den Nordwind treffen, zu sensationellen Basishöhen von über 3.000 Metern führen. Allerdings alles sehr stark thermisch durchmischt und entsprechend turbulent. Wie gesagt: Konvergenz ist meistens kein isoliertes, singuläres Phänomen.



Umkehrthermik am frühen Abend am Gasteiner Taleingang

Leekonvergenz

Luftmassen können ein Hindernis entweder überströmen und damit auf der Luvseite einen Aufwind und auf der Leeseite einen Abwind produzieren. Oder aber Luftmassen umströmen ein Hindernis und treffen auf der Leeseite wieder aufeinander und erzeugen dort eine Konvergenz. In aller Regel dürfte man immer eine Mischung aus diesen verschiedenen Möglichkeiten vorfinden. Beeinflusst wird die Komplexität des Vorganges noch zusätzlich durch den Sonnenstand und die damit verbundene thermische Aktivität des Hindernisses. Und Achtung! Ist das umströmte Hindernis zu klein und zu flach, oder ist die Windgeschwindigkeit zu hoch, erwartet einen statt eines erhofften Konvergenzaufwindes auf der Leeseite nur sinkende Luft und/oder ein turbulenter und gefährlicher Rotor. ►



Konvergenzwolke am Pass Thurn

- ▶ Je größer und höher das weitläufig von eher schwachen, aber konstanten Winden umströmte Hindernis ist, umso eher wird auf der Leeseite eine komfortable Konvergenzzone zu finden sein. Diese Leekonvergenz ist eine im Mittelgebirge sehr oft anzutreffende Quelle für ergiebigen Aufwind. Optimal ist zum Beispiel ein weitläufig vom überregionalen Wind umspülter Berg mit auf der Leeseite gelegener Thermikquelle. Konvergenz und Thermik addieren sich zu einem oft konstanten, großräumigen und verlässlichen Aufwind. Nicht ungewöhnlich, dass man die beste Thermik/Konvergenz auch im Mittelgebirge leeseitig der Erhebungen findet.

Luftmassenkonvergenz

Ähnlich wie bei der oben beschriebenen Konvergenz aus Talwind und überregionalem Wind treffen auch hier größere Pakete unterschiedlicher Luftmassen aufeinander. Eine der bekanntesten und für uns fliegerisch nutzbaren Luftmassenkonvergenzen ist die Seewindkonvergenz. Aufländiger Seewind trifft eine überregionale ablandige Luftmasse. Je nach Stärke von aufländigem Seewind und ablandigem Landwind findet sich die Konvergenzlinie an der Küste, weiter im Landesinneren oder sogar ablandig über dem Gewässer (Meer oder großer See).

Aus eigener Erfahrung kenne ich hier nur das Fliegen auf La Palma oder Teneriffa auf der Leeseite der Inseln. Der östliche Passatwind trifft hier auf der westlichen Leeseite der Inseln auf das Seewindsystem (Meeresbrise). Auch hier ist natürlich eine deutliche thermische Überlagerung der Konvergenz mit im Spiel.

Besonders interessant und fotogen unter den Luftmassenkonvergenzen ist die Morning Glory. Diese kann man in Nordaustralien beobachten, wenn Seewinde aus divergierenden Richtungen auf einer Halbinsel aufeinander treffen. Durch die feuchten Luftmassen entsteht eine charakteristische walzenförmige Wolkenformation mit mehreren Kilometern Länge und bis zu 1.000 Metern Höhe und Breite. Die daraus resultierende Konvergenzlinie bewegt sich mit bis zu 60 km/h vorwärts, was die Morning Glory Cloud auf Grund der hohen Windgeschwindigkeiten nur zu einem nur für Drachen- und Segelflieger sicher zu reitenden Naturphänomen macht.

Konvergenz und Turbulenz

Aber Achtung. Konvergenzen können in Bodennähe auch sehr turbulente Gestalt annehmen. Denn wo Luftmassen aufeinander prallen, steigen sie nicht nur friedlich nach oben. Es können sich, besonders bei stärkeren und böigen Winden, hässliche Rotoren bilden. Besonders unangenehm ist es dann, wenn sich diese Konvergenz/Rotorzone im Bereich des geplanten Landeplatzes befindet. Eigentlich will man den Flug endlich beenden, wird aber immer wieder in dem bockigen Konvergenzaufwind ungewollt nach oben katapultiert. Auf dieses Phänomen trifft man nicht selten an Landeplätzen, wo ein Passwind oder katabatischer Bergwind auf einen noch aktiven Talwind trifft. Also im Gebirgstal dort, wo bereits ein Teil des Tales im Schatten liegt und ein anderer Teil noch von der Sonne beschienen wird. Verstärkt wird die Turbulenz besonders dann, wenn die aufeinander prallenden Winde in ihrer Intensität und Stärke laufend wechseln und die Täler relativ schmal sind. Entsprechend wechselhaft und turbulent ist der daraus resultierende Lift.

Berühmt und berüchtigt sind hier, um nur einige Beispiele von vielen zu nennen, der Landeplatz in Fiesch (katabatischer Gletscherwind vs. Talwind, vor allem bei Bise). Das Antholzer Tal vom Taleingang bis Mittertal (Passwind vom Staller Sattel vs. Talwind, vor allem bei Nordostlagen). Oder auch der Landeplatz in Bayrischzell bei überregionalem Ostwind (Talwind vs. Passwind vom Sudelfeld).

Fazit

Konvergenzen sind selten ein isoliertes singuläres meteorologisches Phänomen. Vielmehr treten sie häufig zusammen mit Leethermik, dynamischen Auf- und Abwinden, Rotoren, Talwinden oder Passwinden auf. Häufig sind die mit Konvergenzen assoziierten Aufwinde eine Mischung aus mehreren Faktoren und man kann nicht genau zuordnen, aus welchen Quellen der Lift nun wirklich stammt. Nicht selten bemerken wir Konvergenzen erst dann, wenn wir gezwungen sind, den klassischen Flugweg zu verlassen und wir Aufwinde an völlig unerwarteten Stellen vorfinden.

Hat man aber erst einmal verstanden, wie Konvergenzen funk-

tionieren, kann man mit diesem Wissen manchen Flug verlängern oder ungewollte Absauffer vermeiden.

Viel Spaß beim Suchen und Finden der versteckten Konvergenzen. Es gibt mehr davon als man glaubt...

Zusätzliche Erklärungen

- Viele Phänomene können Folge der Konvergenzerscheinung sein, gleichzeitig mit ihr auftreten oder sie überlagern.
- Jede horizontale Konvergenzerscheinung führt aufgrund der Massenerhaltung zu Abwinden oder Aufwinden.
- Im Bereich einer Konvergenz findet man gegenläufige, aber nicht zwingend senkrecht aufeinander stehende Winde. Die Luftmasse wird dabei zum Aufstieg in die Höhe gezwungen. Den resultierenden Aufwind können wir nutzen.
- Dieser kann im Gebirge durch die räumlich begrenzenden Bergflanken noch verstärkt werden.
- Über größeren Alpentälern kann diese, auch Umkehrhermik genannte, Form lokaler Konvergenz zu unerwarteter nächtlicher Schauer- oder Gewitterauslösung führen. Vorausgesetzt die Luftmasse ist labil und feucht.
- Zeichen für eine Konvergenz sind über Talmitte stehende Quellwolken, linienförmig verlaufende unterschiedliche Basishöhen, Cumuluswolken oberhalb von unwahrscheinlichen Thermikquellen, nach Thermikende auch aufeinander zu ziehende Rauchsäulen am Boden, Windrichtungswechsel am Landeplatz oder plötzlich ausbleibender Talwind.
- Vertikale Luftbewegungen werden in der Meteorologie Konvektion genannt.
- Horizontale Luftbewegungen über dem Boden in Richtung höherer Temperatur werden in der Meteorologie Advektion genannt.
- Wenn Luftmassen in Richtung der Erdoberfläche absinken und schließlich auseinander fließen, spricht man von Divergenz.
- Katabatische Winde entstehen durch die höhere Masse kalter Luft und fließen z.B. abends als Bergwind entlang der Bergflanken in die Täler
- Ist die Luft relativ feucht, bilden sich in großflächigen Konvergenzbereichen häufiger Gewitter.
- Konvergenz kann sowohl Ursache als auch die Auswirkung von Labilität sein. ◀



Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



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

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

» 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!**





Jan posiert fürs Foto bei Übungen am Landeplatz bei Nordföhn. Bei Flugbetrieb muss man auf andere Wiesenflächen ausweichen.

Thermik- und Flugtechniktraining

Performancetrainings bieten Weiterbildung auf hohem Niveau

Text und Bild Wolf Schneider

Wer seinen Luftfahrerschein im Rahmen der A-Schein Ausbildung erworben hat, ist nach der Ausbildung mit den Entscheidungen und Bedingungen, die Wetter und Gelände von ihm erfordern, auf sich alleine gestellt. Dieser Schritt ist der größte und schwierigste – viele fühlen sich dabei überfordert und wünschen sich weitere Betreuung und Anleitung bei anspruchsvolleren Bedingungen als die, die sie in der Ausbildung hatten. Die Ausbildung zum Luftfahrerschein befähigt den Piloten nur bei ruhigen Flugbedingungen in einem einfachen Gelände sicher zu fliegen. Wie bei jedem anderen Sport ist auch beim Gleitschirmfliegen Training der Schlüssel zum Erfolg. Das Fortbildungskonzept des DHV für Gleitschirmpiloten sieht das Performancetraining als flugtechnische Weiterbildung besonders für Scheinneulinge und Wenigflieger vor.

Die Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule hat frische A-Scheininhaber bei ihren ersten Thermikflügen in Bassano im Rahmen eines Performancetrainings begleitet. Das Training wurde von Wolf Schneider (Performancetrainer und Flugschulinhaber) geleitet und sollte die Piloten behutsam und unter ständiger Funkbegleitung von Tag zu Tag in die Eigenverantwortung beim Thermikfliegen hineinwachsen lassen.

Folgendes Konzept wurde deshalb für das Thermik- und Flugtechniktraining von der Flugschule ausgearbeitet:

- Tag 1** Gleitflüge bei ruhigen Bedingungen zum Kennenlernen des Geländes sowie das Fliegen der Leitlinien nach zur Beurteilung der Fähigkeiten des Piloten durch die Flugschule.
Theoretische Gefahreneinweisung.
Festlegung der individuellen Ziele der Kursteilnehmer
- Tag 2** Verbesserung der Flugtechnik für einen aktiven Flugstil (Nicken, Rollen, schnelle Acht).
Groundhandling, v.a. die Verbesserung der Technik des Rückwärts-Aufziehens.
- Tag 3** Training der Abstiegshilfen (Ohren anlegen, Schnellkreise).
Training des Verhaltens bei moderaten Klappern.
Erste Thermikerfahrung bei gemäßigter Nachmittags-thermik.
Videoanalyse der Übungen von Tag 1 und 2.
- Tag 4** Flüge bei moderater Thermik unter Anleitung eines Fluglehrers vom Startplatz und eines Fluglehrers in der Luft Theorieunterricht zum Thermikfliegen (Einsatz Innen- und Außenbremse, Hangaufwind, Windversatz, Geländeeigenheiten, Hausbärte etc.).
- Tag 5** Flüge unter Anleitung bei thermischen Bedingungen mit dem Ziel, kleinere Talsprünge zu schaffen.

Erlebnisbericht Alexander Schlenzog (A-Scheininhaber seit 08/2013)

„Der Hammer“ und „heute bester Tag“ sind die geflügelten Worte von Wolf Schneider, dem Flugpionier der ersten Stunde, Inhaber und Fluglehrer der Bayerischen Drachen- und Gleitschirmschule seit knapp 40 Jahren. Bei der GS A-Schein-Ausbildung, im Mai 2013, konnte man diesen Worten noch kaum Bedeutung geben, da Regen und Föhn einem viel Geduld und Wartezeit abverlangten. Doch eins war damals schon am Ende der Ausbildung für mich sicher – der Reiz und das Ziel, auf Strecke zu gehen und somit den B-Schein in Angriff zu nehmen. Die Winterzeit wurde mit Theorieausbildung, Kauf von Streckenflugzubehör wie z.B. eines Varios und mit dem ein oder anderen Buch von Burki Martens überbrückt. Die Zeit verging und endlich war es soweit. „Auf!“ oder vielmehr „owi“ ging's nach Italien, an den Rand der Südalpen in eines der besten Fluggebiete der Welt, nach Bassano del Grappa. Es erwarteten uns die allerbesten Flugbedingungen, Blauthermik, frühlinghafte Temperaturen (zumindest am Boden) und ein atemberaubendes Panorama. Wer hätte das gedacht – der Ober-Hammer und das über ganze fünf Tage hinaus.

Somit war das Tor weit aufgestoßen und für jeden der zehn Kursteilnehmer die Erfüllung seiner eigenen Erwartungen an das Performance-Training greifbar näher gerückt. Für mich waren es das Rantasten ans Thermikfliegen und die Pflichtübungen für den Ausbildungsnachweis. On Top kamen noch Talquerung mit Anschluss und Einleitphase Steilspirale dazu.

Los ging es damit meist vom Süd-Startplatz „da Beppi“, den man an Wochenenden einmal erleben sollte, um die Aufnahmeprüfung U-Bahn in Tokio zu bestehen. Trotz des dichten Gedränges und des begrenzten Platzangebotes war eine sehr große Kollegialität unter den GS-Piloten vorhanden. Es wurde einem geholfen, den Schirm schnell auszulegen bzw. ihn später daran zu hindern, nicht an der Kunststoffwiese abzurutschen. Zudem gibt es seitlich noch eine kleine Wiese, um den Schirm zu raffén und eingehängt an den Startplatz zu gelangen. Ein steiler Hang mit passendem Gegenwind verhalf allen Piloten zu einem schnellen und sicheren Start, nicht zuletzt durch den zweiten Fluglehrer Markus Reuther. In der Luft ging es leider am Wochenende wie auf einer deutschen Autobahn zu, bei der sich auch mal der ein oder andere verrannte, zum Glück mit gutem Ausgang. Für uns hieß das somit Abstand und defensives Fliegen am ersten Tag. Das Flugprogramm für die Performance-Woche wurde meist mit B-Schein-Übungen am Vormittag und Thermikfliegen am Nachmittag und Abend ausgefüllt. Am zweiten Tag wurde vormittags ein zu starker Ostwind (Startverbot am „da Beppi“) perfekt genutzt, um Groundhandling am Hauptlandeplatz Gardén Relais zu üben. Am dritten Tag lernten wir den Startplatz „Antenna Costalunga“ (Ostausrichtung) mit Landeplatz am Airpark als Alternative kennen. Nachmittags war es dann soweit, der lang erwartete größere Thermikflug mit breiten Bärten über die gesamte Bergflanke führte meinen Bright 4 mit bis zu 4 m/s an der Westkante hinauf auf über 1.100 m Höhe. Belohnt wurde dies mit einer wunderschönen Aussicht auf die schneebedeckte Bergkette um den Monte Grappa. Am Ende des Fluges ergab die Auswertung meines Varios eine Strecke von 7,29 km bei einer XC Punktzahl von 10,94 und einer Flugdauer von ca. 45 min. Für mich perfekt für den Anfang. Der absolute Hammer gelang aber am vierten Tag dem Kursteilnehmer Basti, der einen 4,5 Stunden Flug mit Toplandung und Start auf dem schneebedeckten Monte Grappa vollzog. Selbst unsere beiden Fluglehrer kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus und ich meine, es erfüllte sie sogar ein wenig mit Stolz.

Was bleibt von der Woche? Die Erkenntnis, dass man vieles, was man gibt, auch wieder zurückbekommt, eine supernette Gruppe, perfekte Bedingungen und ein top Performance-Training sowie der Sehnsucht, die gesammelten Erfahrungen möglichst schnell wieder in die Luft mitzunehmen, um weitere lange und schöne Flüge mit Happy Landings zu sammeln. „Scheeee wars!“ ◀



FOTO DIRK SOBOLL

Bereits seit vielen Jahren bietet die bayerische Drachen- und Gleitschirmschule auch Drachen-Performancekurse an. Die Philosophie des Performance-Trainings besteht darin, dem Piloten mehr Flugspaß und Sicherheit zu vermitteln, ferner bestehende Unsicherheiten und Fehlerquellen zu erkennen und zu korrigieren sowie Ängste vor dem Start, beim Flug und vor der Landung abzubauen. Zu Beginn des Kurses wird ein Checkflug absolviert. Anhand der Videoanalyse werden Fehler erkannt. Schwerpunkt ist die Landung. Trainingseinheiten sind Rollen, Nicken, aufgerichtet Rollen, aufgerichtet Richtung halten, Strömungsabriss ertasten, Stall aus dem Kurvenflug, Abtauchen nach Strömungsabriss, Delphin mit Richtung halten, Steilkurven, Achter (20 Sek.), gierfreier Schnellflug. Das Training beinhaltet auch die Praxis B-Schein-Ausbildung.

Anzeige

FLYMASTER

DAS FLUGINSTRUMENT



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

www.flymaster.de



Gleitschirm und Drachenfliegerverein MünstAIRland

Fly4Kids – Fliegen schenkt Freude

Der Gleitschirm und Drachenfliegerverein MünstAIRland zauberte im September erstmalig Kindern und Jugendlichen aus der pädiatrischen Kardiologie der Uniklinik Münster mit Gleitschirm-Tandemflügen Begeisterung ins Gesicht.

„Wir möchten Kindern und Jugendlichen, die in den vergangenen Monaten oder meist Jahren eine schwere Zeit in der Kinderkardiologie in der Universitätsklinik in Münster verbringen mussten, mit einem Gleitschirm-Tandemflug beschenken. Mit diesem Projekt möchten wir den Kindern und ihren Familien einen außergewöhnlichen und unbeschwerteten Tag ermöglichen“, lautete die Devise. Hierfür haben auf dem Fluggelände in Coesfeld-Gaupel besonders ausgebildete Piloten die besonderen Gäste mit dem Tandemgleitschirm mit in die Höhe genommen, um mit ihnen gemeinsam frei wie ein Vogel über die Felder, Wiesen und Wälder des Münsterlandes zu gleiten.

Trotz sehr instabiler und schwer vorhersagbarer Wetterlage konnten alle angemeldeten Passagiere bis zum Nachmittag starten. Glückliche Gesichter und strahlendes Lächeln belohnte die Tandempiloten und die zahlreichen Helfer, die das Event möglich gemacht haben. Ein besonderer Dank gilt hier dem Verein Herzkrankte Kinder Münster für die Unterstützung bei der Organisation und den großzügigen Sponsoren, die die Durchführung sicherstellten.

Kati Berger



Gleitschirmflieger Urenschwang

26. Gleitschirm Pokalfliegen in Hütten

Bei herrlichem Wetter haben die Gleitschirmflieger Urenschwang zusammen mit der Flugschule Ulm von Ernst Unfried ihr 26. Pokalfliegen am ehemaligen Skihang in Hütten bei Schelklingen ausgetragen. Dank des kräftigen Ostwindes bekamen die Zuschauer einiges zu sehen, da die 41 Piloten bei diesen Windverhältnissen Höhenrekorde hätten erfliegen können. Die Ziellandung im 30 m Kreis war eine echte Herausforderung und trotzdem hat der diesjährige Sieger bei den Herren eine Punktlandung in der Mitte des Kreises geschafft. Zwei junge Piloten aus Hütten haben dieses Jahr sehr erfolgreich den 2. und 3. Platz belegt. Und auch bei den Damen wurde der Landepunkt sehr gut anvisiert und getroffen.

Damen

1. Annerose Dukek, Blaubeuren
2. Janika Göhler, Mehrstetten
3. Renate Baier, Ehingen

Herren

1. Udo Wohlketter, Neu-Ulm
2. Felix Kiem, Hütten
3. Timo Schwer, Hütten

Gabi Schwarz

Anzeige

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

Redaktionsschluss

März Info 192 - 2. Januar 2015

Mai Info 193 - 1. März. 2015



Klaus-Dieter Sauer „Über dem Kandelgipfel“

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald

Ehrung eines Weltrekordlers auf JHV

Bei der diesjährigen Jahreshauptversammlung Mitte Oktober blickte der DGFC-Südschwarzwald wieder auf ein erfolgreiches Sportjahr zurück. Der Vereinsvorsitzende Jürgen Müller ehrte den Drachenflieger Jochen Zeyher, der zum Jahreswechsel in Namibia nach 8:26 Stunden einen neuen Weltrekord mit 407 km Gesamtstrecke aufstellte. Der Vorsitzende berichtete über das abgelaufene Geschäftsjahr. Aktuell hat der Verein 403 Mitglieder, davon 45 Drachenflieger. Der Sicherheitsbeauftragte des Vereins lobte das Flugverhalten der Piloten, so gab es im gesamten Flugjahr keine ernsthaften Unfälle, abgesehen von drei Baumlandungen, bei denen die Piloten unverletzt blieben. Ein herzliches Dankeschön an die Bergwacht Kandel für die Bergung der Piloten und der Gleitschirme. Den Bericht des Vorstandes rundete Maritta Gschwander mit einem positiven Ergebnis der Vereinskasse ab.

Der Vorsitzende bedankte sich bei allen Mitgliedern, die beim Kandel-Putzete Ende April mithalfen, mehre Kubikmeter Müll im Bereich des Kandelgipfels zu sammeln und zu entsorgen. Auch bei der Biotoppflege Auerhuhn im Oktober beteiligten sich bei fast sommerlichem Wetter über ein Dutzend Gleitschirmflieger.

Die Jahreshauptversammlung endete mit der Siegerehrung der Vereinsmeister. Für diesen vereinsinternen Wettbewerb zählen die drei längsten Flüge des Jahres. Bei den Drachenfliegern siegte der frühere Deutsche Meister Roland Wöhrle vor dem neuen Weltrekordler Jochen Zeyher. Der Siegesflug von Roland Wöhrle mit dem Drachen war ein beachtliches Dreieck im Schwarzwald von 190 km vom Kandel zur Hornisgrinde im Nordschwarzwald nach Süden zum Belchen und zurück zum Ausgangspunkt. Im Gleitschirmwettbewerb gewann Andreas Fallner vor Daniel Römer, sein weitester Flug führte ihn bis Freudenstadt im Nordschwatzwald und zurück ins Elztal.

Klaus-Dieter Sauer

www.stubaicup.at

24. Stubai-Cup

6. - 8. März 2015

NEUSTIFT - FULPMES - STUBAITAL - TIROL - AUSTRIA

Anzeige



Fun-Cup
Promotion-Flights
Große Tombola
TESTIVAL & Open Air
Exhibition





Gleitzeit

Ballonfestival in Moers

Das ENNI-Ballonfestival findet jedes Jahr im September im Freizeitpark in Moers statt. Ein Programm für Groß und Klein bietet der Erlebnistag am Sonntag, bei dem auch dieses Mal die Gleitschirmflieger von Gleitzeit dabei waren. Beim Sport- und Unterhaltungsprogramm im Gelände gab es viel zu entdecken und jede Menge Mitmach- und Erlebnisstationen für die ganze Familie. Eigentlich sind die großen Ballone und die Starts der Höhepunkt des Festivals, aber diese konnten wegen der schlechten Wetterprognosen nicht starten. So freuten sich die Gleitschirmflieger über die freie Startwiese und nutzten diese für ihre Demonstrationen. Die Besucher waren sehr an den bunten Schirmen interessiert und löcherten die Aktiven mit Fragen. Viele konnten sich nicht vorstellen, wie man von einer Wiese in die Luft kommen kann, ohne irgendwo herunterzuspringen. Zum Glück war aber auch die Winde vor Ort, so dass Windenstarts zumindest bis kurz vor dem Abheben demonstriert werden konnten. Wer wollte, konnte es sich im Gurtzeug bequem machen oder einmal versuchen, einen Gleitschirm aufzuziehen. Besonders beliebt war der Laufwettbewerb mit einem geöffneten Rettungsschirm, für viele ein schweißtreibendes Vergnügen. Die Gleitzeitler freuten sich über das große Interesse und sind sich sicher, dass die Teilnahme beim Ballonfestival eine gute Werbung für unseren Sport war.

Gleitzeit ist ein Verein für Gleitschirmsport in Neukirchen-Vluyn am Niederrhein. Er verfügt über ein Windenschleppgelände in Nord-Süd und West-Ost- Ausrichtung mit einer max. Schlepplänge von rund 1.000 m. Für interessierte Piloten besteht die Möglichkeit, sich dem Verein anzuschließen. Infos: www.gleitzeit-ev.de

Bernd Böing

Paragliding Nordwest

Gleitschirmfliegen in Ostfriesland

Hoch oben am nordwestlichsten Ende Deutschlands befindet sich die Heimat des Clubs Paragliding Nordwest. Wie allgemein bekannt, sind die Ostfriesen schon etwas Besonderes und so ist auch die Fliegerei in unserem flachen Land recht speziell. Meistens haben wir viel Wind, was außer zum Soaren in Holland nicht unbedingt förderlich ist. Dafür haben wir die Küste direkt zu unseren Füßen liegen und die Inseln bei Sonnenuntergang von oben zu sehen, ist schon toll. Aber auch Thermikflüge sind bei uns eine coole Sache, es ist zwar nicht so einfach, oben zu bleiben, aber wenn man es dann schafft, ist es etwas ganz Besonderes, auf einer Wolkenstraße von einer Wolke zur anderen zu fliegen. Etwas ganz Außergewöhnliches ist unserem Vereinsmitglied René jetzt gelungen.

Er ist von unserem Fluggebiet einfach mal die Ems bis zur Meyer Werft (das sind die mit den Kreuzfahrtschiffen) rauf geflogen. Zu diesem Zeitpunkt lag gerade die Quantum of the Seas im Hafen und hunderte Schaulustige waren anwesend, die alle der Überführung des Schiffes in die Nordsee und später dann in die Karibik beiwohnen wollten. René sah das Schiff und nutzte kurzerhand die Thermikquelle Schiff, um noch ein paar Runden über der Werft zu drehen. Danach flog er an der Brücke vorbei und landete unter Applaus zwischen den Schaulustigen und Wohnmobilen, um noch ein schickes Bild zu erhaschen....

Nach seiner Landung meinte er nur: „Ich hätte auch auf dem Schiff im Pool landen können, groß genug war der.“ Der Verein Paragliding Nordwest arbeitet gerade daran, ein neues Fluggebiet zu erschließen und freut sich über Gleitschirmflieger, die mal bei uns vorbeischaun. Unter <http://paraglidingnordwest.de> findet ihr alle Infos.

Joachim De Buhr



Blick nach Süden. Gut zu sehen sind die Lahnungen, die der Landgewinnung dienen

Anzeigen

Engagierter und erfahrener Pilot für Tandem-Gleitschirm mit Gewerbe genehmigung für Mitteldeutschland gesucht, ca. 50-80 Starts p.a., Bewerbung an info@pimp-my-castle.de"



Nova Testzentrum

Tandemflüge
Aus- u. Weiterbildung
Reisen - Handel - Verleih

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

Papillon[®]
.aero

Die größte Auswahl in Europa!



- ✓ 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 17 Uhr, auch am Wochenende. In der Rhön kannst du bei allen Windrichtungen probefliegen.

See you UP in the sky!



PAPILLON FLUGSPORTKATALOG 2015
Die Jubiläumsausgabe mit 80 Seiten

Jetzt gratis bestellen: PAPILLON.DE/GO/KATALOG
...oder online blättern: PAPILLON.DE/2015



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

GI FITSCHIRM-DIREKT.DE



Drachen und Gleitschirmflieger Bad Laasphe

Erfolgreiches Sicherheitstraining

Die Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe zog es zur Vereinsfahrt zum Sicherheitstraining an den Lago d'Idro. Der Lago d'Idro ist der kleine Bruder vom Gardasee in einer wunderschönen Landschaft und abseits von Hektik und Rummel gelegen. Die Bedingungen am Idrosee eignen sich besonders, um kritische Flugmanöver, die in thermisch aktiver Luft auftreten können, mit den richtigen Pilotenreaktionen zu trainieren. So war es dann auch erfreulich, dass dieses Angebot von vielen neuen Entenberger A-Scheinpiloten angenommen wurde. Die Truppe erlebte dort schöne aber auch aufregende Momente beim Trainieren der verschiedenen Manöver über Wasser. Alle Teilnehmer waren sich zum Schluss einig, dass eine gute Schirmbeherrschung durch ein Sicherheitstraining gefördert wird und neben einem aktiven Flugstil enorm wichtig für die Weiterentwicklung der Flugtechniken ist. Zum Schluss sei noch gesagt, dass jedem Gleitschirmflieger, der gerne thermisch fliegen möchte, ein Sicherheitstraining sehr zu empfehlen ist.

Peter Debus

Anzeigen



Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Neuffen

40-jähriges Jubiläum

Mit einem rauschenden Fest feierten die Mitglieder des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Neuffen ihr 40-jähriges Jubiläum. Besonders geehrt wurden Dr. Pit Deffner, Ivo Righi, der extra aus Italien angereist war und Peter Rieger, die 1974 auf dem Killesberg gemeinsam mit Mike Harker und Harald Kiedaisch den Deutschen Drachensfliegerverein Stuttgart gründeten. Als dann die Flugbegeisterten die Schwäbische Alb entdeckten, an der Teck, der Limburg, am Jusi und am Hohenneuffen die ersten Luftsprünge machten, verlagerte der Verein seinen Sitz an den Fuß der Alb. Dr. Reinhart Wolfer und Dr. Michael Popp übernahmen die Verantwortung, vor allem für die damals doch sehr komplizierten Verhandlungen mit den Naturschutzbehörden, den Jägern, Förstern und den Bauern. Beide ließen es sich nicht nehmen, mit den jetzt über 200 Mitgliedern zu feiern. Auch Paul Rau, der anschließend den Vorsitz übernahm, gesellte sich zur feiernden Runde. Schon am Morgen gab die Kirche ihren Segen zum Sport, zum Fest und zu einem kleinen Landewettbewerb mit einem Gottesdienst am Startplatz hoch über der Bauernlochhöhle. Bis in den späten Abend tauschten die Veteranen des lautlosen Sports Erinnerungen aus. Das „weißt Du noch“ und „kannst Du Dich noch erinnern“ nahm kein Ende. Glänzend organisiert von den beiden aktuellen Vorständen Martin Heber und Josef Stellbauer sowie zahlreichen Helfern, wurde der Grill nie kalt und kein Getränk ging aus. Besonders hervorgehoben sei Rita Richter, die bei tropischen 35 Grad Stunde um Stunde dafür sorgte, dass Würste, Steaks und Spareribs auf den Punkt gebraten verspeist werden konnten. Super 8 - Filme aus den ersten Tagen des Drachensfliegens ließen die vielen jungen Piloten, in der Zwischenzeit fast nur noch Gleitschirmflieger, staunen, mit welcher abenteuerlichen Fluggeräten ihre Altvorderen diesen Sport erlernt und bekannt gemacht haben. Zur Musik der Rockband MÄX aus Gmünd begann dann eine lange Nacht des Feierns und des Erinnerns. Eine ausführliche Chronik des Vereins findet man auf der Internetseite www.dc-hohenneuffen.de

Dieter Rebstock

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

Flugsportbekleidung
FLIGHT TOOLS
· Overalls
· Handschuhe
· Helme
· Zubehör
und vieles mehr
Besuchen Sie uns 24 h im Internet
www.flight-tools.com



Drachenfliegerclub Hochries Samerberg

Clubausflug zum Imberger Horn

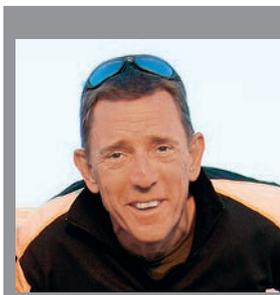
Schon am ersten Tag legten die Abenteuerflieger Manfred Zeller, Willi Dirmhirm (mit Frau Elli), Manfred Kain und Richard Niedermaier am Imberger Horn los und testeten die möglichen Gipfelhöhen ihrer Drachen - mit mäßigem Erfolg.

Nach den Erfahrungen vom Vortag machten sich ein Teil der Abenteuerflieger (Manfred, Richi und Willi) am Samstag auf ins Lechtal, um das Fluggebiet in der Nähe von Bach zu erkunden, während die anderen erst am späteren Nachmittag vom Imberger Horn starteten, um in der Umkehrthermik über dem Hindelanger Tal zu fliegen. Zum Grillabend erschienen dann alle glücklich: Die einen, weil sie im Lechtal mit schwindelerregenden Steigwerten bis auf wenige Meter der 4.000 m Höhenlinie (Richi, 3.900 m) nahegekommen waren und die anderen, weil sie einen gemütlichen Abendflug über Bad Hindelang gemacht oder einen schönen Tag am Wasser mit zufriedenen Kindern verbracht hatten. Die Ostrachtaler Drachenflieger waren allesamt ausgesprochen freundlich und hilfsbereit und gaben uns eine tolle Einweisung ins Fluggebiet und Tipps, was man in Hindelang und Umgebung machen kann. Herzlichen Dank an dieser Stelle!

Am Sonntag führen dann praktisch alle Abenteuerflieger mit großen Erwartungen ins Lechtal, während Jochen und Dieter den Tag mit ihren Familien in Bad Hindelang verbrachten und einen Nachmittags-Abgleiter vom Imberger Horn machten. Dann kamen die Abenteurer zurück - mit breitem Grinsen im Gesicht: Mani hatte die 4.500 m Höhenlinie geknackt und jeder hatte beim gemeinsamen Abendessen viel von seinem tollen Flug zu erzählen. Mani hatte kleine Präsente für die Frauen und Kinder sowie lustige/nützliche Utensilien für die Tagessieger des Abenteuerfliegens besorgt: Klodeckel - für die höchste Höhe an einem Tag, an dem sogar Klodeckel fliegen konnten (Mani), Fliegerhandschuhe (Achim), Wurstring/Spargelgeräuchertes (Jochen/Dieter) ... und übergab allesamt mit lustigen Geschichten an die Gewinner.

Fazit: Keine Unfälle oder Verletzungen, ein gnädiger Wettergott und rundum nette Leute machten diesen Ausflug zum unvergesslichen Erlebnis.

Dieter Kattenbeck



ANZEIGEN HOTLINE

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



ZEIT FÜR KARABINERTAUSCH?



Snaplock

Auf schwingende Belastung
geprüfter Automatik-Drachen-
und Gleitschirmkarabiner.

- Bruchlast: 3.000 kg
- Bruchlast Schnapper offen: 2.000 kg
- Last ohne bleibende Verformung Schnapper offen: 1.600 kg
- Austauschintervall: PG mono 5 Jahre, PG Bi und HG 2 Jahre
- Titanal, gesenkgeschmiedet, nicht gebogen!
- Gewicht: 76 g
- Hakenfreie Schnapperöffnung



Parafly-Club Schwaben

Jahresprogramm 2015

Der gebietslose Verein mit über 400 Mitgliedern hat aus der Not, kein Fluggelände zu haben, eine Tugend gemacht. Neben regelmäßigen Clubabenden mit Referenten aus der Gleitschirmszene sowie Standard-Vereinsveranstaltungen werden ehrenamtlich übers gesamte

Jahr verteilt mehr als 30 Ausfahrten zu beliebten Fliegerzielen organisiert. Das Programm fürs Jahr 2015 enthält wieder Touren von A(-nnecy) bis Z(-illertal), von leicht (z.B. Kössen, Bassano oder Norma) bis schwer (Fiesch oder Dolomiten), in DE, AT, CH, FR, ES, IT, POR und diesmal auch wieder einmal Südafrika.

Vom Wochenend-Kurztrip bis zum mehrwöchigen Fern-Urlaub ist alles dabei. Kombinationen Ski & Fly, Hike & Fly und Family & Fly werden angeboten. Die Spanne bei den Unterkünften geht vom Zelt über Mobilhome und Ferienwohnung bis zur noblen Pen-

sion mit Halbpension.

Das Jahresprogramm mit allen Tourenbeschreibungen und Terminen steht auf www.1PCS.de zum Anschauen und Schmökern bereit.

Martin Siegel



Gleitsegelclub Paraotic Konstanz

Clubmeisterschaft

Getreu dem Motto „der letzte macht das Licht aus“ trafen sich im September elf Paraoten des Gleitsegelclubs Paraotic Konstanz im Fluggebiet Andelsbuch, um die Clubmeisterschaft 2014 auszufliegen. Das Startfenster schloss sich um 16:16 Uhr und es hieß oben bleiben, so lange es geht. So war Durchhaltevermögen gefragt, um auch das geringste Steigen in Flugzeit umzusetzen. Nach über 2-stündigem Kurbeln in spätsommerlichem Steigen konnte sich letztlich Wilfried Seibold vor Thomas Colberg und Torsten Siebert durchsetzen und den umworbene Wanderpokal mit nach Hause nehmen. Den Sonderwettbewerb Ziellandung entschied Jürgen Bastian für sich. In seinem Präzisionsanflug verfehlte er das Lieblingshandtuch vom 2. Präsi nur um grob geschätzte 6 cm. Bei der anschließenden Siegerehrung freuten sich alle Teilnehmer über Sachpreise der Sponsoren Swing und Skywalk. Infos unter www.paraotic.com

Fabian Herkommer

Anzeigen

PARAGLIDING ADVENTURE
Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal

FLY ZONE

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

www.paragliding-adventure.com

SLOVENIA

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

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

Leserbrief, Info 189, S. 24: Stall-Strömungsabriss

Das trügerische Tempogefühl in Bodennähe

Als Neuling im Gleitschirmfliegen, aber als alter Hase in anderen Strömungssportarten, gefallen mir ihre sicherheitsbetonten und interessanten Beiträge. Der Artikel Stall-Strömungsabriss thematisierte auch die Psychologie in Bodennähe anhand drastischer Beispiele. Dadurch wurde ich angeregt, hier einige Erfahrungen aus 20 Jahren Segelflug als Lehrer und anschließend 40 Jahren als Segler darzustellen.

Meine Ausbildung begann 1950 in unmittelbarer Bodennähe, im SG 38, einem offenen Schulgleiter in Ermangelung von Doppelsitzern. Am 1.000 m langen Windenseil rutschte das Gerät auf überdimensionierter Kufe rasant über den Flugplatzrasen zum Erlernen der Quersteuerung, danach gab es Sprünge bis 10 m Höhe, und schließlich den ersten Hochstart mit kompletter Platzrunde. Dabei hatte ich ein Erlebnis, das mich mehr beeindruckte als die plötzliche Höhe über der Stadt: Es bewegte sich nichts mehr! Der Fahrtwind war zwar der gewohnte, auch die Steuerung wirkte, aber irgendwie stand man hoch in der Luft und die ersten Kurven erschienen wie Drehungen am Ort. Erst in der Landekurve sah man wieder Objekte, die sich, weil näher zum Piloten, in einer deutlichen Winkelbewegung relativ zum Beobachter befanden. Das war wieder das eigentliche Fliegen-Gefühl.

Später gab es auch immer wieder Unfälle, welche diskutiert und in zwei tödlichen Fällen auch von mir beobachtet wurden. Thema auch hier: Überziehen in Kurven oder beim Kreisen in Bodennähe. In der Diskussion mit Fluglehrern und Piloten wurde klar, dass der höhenbedingte Effekt unterschiedlicher Geschwindigkeitswahrnehmung eine entscheidende Rolle spielt. Ein Kreis, der in größerer Höhe scheinbar nur eine Drehung am Ort ist, wird in geringer Höhe plötzlich als raumgreifendes Manöver mit großer Geschwindigkeit über Grund erlebt. Da außer den alten Hangsegelfliegern kaum jemand im Schulungsalltag wirklich Erfahrungen mit diesen geringen Höhen hatte, bestand immer der Drang, nun die Kreise viel enger und langsamer zu fliegen, als dies die Aerodynamik erlaubt und eine halbe Trudelumdrehung genügt bis zum Aufschlag. Das Verbot, unter 200 m Kreise zu fliegen, führte einerseits zu einem Mangel an Erfahrung, wurde aber gerade im Streckenflug, wenn das Absaufen drohte, oft ignoriert. Wichtig bleibt deshalb der alte Spruch: Fahrt ist das halbe Leben.

Nun ein Wechsel der Szene: Segelyacht mit 10 m Länge mit 8 Knoten. Die erlebte Geschwindigkeit ist enorm. Die Wellenkämme rasen in einem Meter Entfernung vom Steuermann an der Bordwand entlang. Es rauscht und spritzt,

bis 30 Grad Schräglage (hier Krängung), mehr geht kaum. Es sind aber in Wirklichkeit nur ca. 15 km/h wie beim gemütlichen Radfahren. Vergleichen wir mit einem Auto, hätten wir bei einem seitlichen Abstand von 10 m zur Waldkante bei 150 km/h einen ähnlichen Effekt, was abgesehen vom fehlenden Wind im Gesicht durchaus zutrifft.

Zurück zur Gleitschirmfliegerei. In meiner weiteren Entwicklung als angehender A-Schein-Pilot werde ich neugierig das Verhältnis von hoher Thermiknutzung und bodennaher Hangfliegerei bei mir und anderen beobachten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand, der am Hang souverän in zwei bis zehn Metern Höhe jeden Strömungsfaden auslotet, wie dies unsere Fluglehrer an der Wasserkuppe vorgeführt haben, wegen trügerischer Sicherheit in Bodennähe den Schirm zum Stall bringt. Die beschriebenen Beispiele beginnen z.B. „Nach einem problemlosen Thermikflug...“. Hier sehe ich durchaus eine Wirkung der veränderten Geschwindigkeitswahrnehmung, die dazu führen könnte, dass plötzlich Lande-Kurven mit angebremsstem Schirm geflogen werden. So hat mir der eingangs erwähnte Artikel, auch mit seinen zehn kurz gefassten Regeln am Schluss, Stoff zum Nachdenken und sehr gute Hinweise gegeben.

Eberhardt B. Scharnowski

Anzeige

Loop

- multisport helmet
CE paragliding + ski
- airconditioned
 - optional visor
 - exchangeable interior



40 years
hang gliding & paragliding



other Charly helmets:



www.charly-produkte.de

Leserbrief

800 Meter im Sackflug – eine unangenehme Regenflug-Erfahrung

Es sollte der letzte Flug in Laveno vor der Abreise sein. Noch einmal richtig schön soaren in den Nachmittagsstunden... Heranziehende dunkle Wolken gab es auch schon am Vortag, da hatte es nur wenige Minuten während des Fluges genieselt, was die Fliegerei nicht beeinträchtigte und eine gewisse (scheinbare) Sicherheit erzeugte: Mein Schirm fliegt auch prima, selbst wenn er ein bisschen nass ist. Am Start waren die Bedingungen gut. Aber wieder entledigte sich ein schmales Wolkenband seines nassen Inhaltes während des Fluges. Diesmal jedoch wurde aus dem Nieseln ein richtiger Regen, der mindestens 10 min anhielt. Ich fühlte mich aber sicher, war ich doch nicht allein und mit einer Gruppe Gleichgesinnter zusammen in der Luft. Etwa die Hälfte der Gruppe entschloss sich wegen des Regens zur raschen Landung. Wir anderen soarten weiter in der Hoffnung, dass es bald aufhören möge – was ja auch tatsächlich geschah, für mich allerdings zu spät. Ich beobachtete den Piloten vor mir, wie er munter Höhe machte.

Anzeigen

Auf einmal merkte ich, dass mit meinem Schirm etwas nicht stimmte – er reagierte plötzlich ganz schwerfällig und verzögert auf Steuerimpulse, er wurde sehr langsam und ich verlor ungewollt deutlich an Höhe. Ich befand mich zu diesem Zeitpunkt ca. 800 m über Landeplatzhöhe und ca. 800 m vom Landeplatz entfernt. Auf Steuerleinenzug reagierte mein Schirm bedrohlich schwerfällig, sodass ich fortan die Steuerleinen los lies und den Schirm nur mittels Gewichtsverlagerung steuerte – hierdurch gelang es mir, die Richtung Landeplatz einzuschlagen. Gleichzeitig versuchte ich, durch Treten des Beschleunigers Fahrt aufzunehmen. Doch dadurch geriet ich in ein sich rasch und beängstigend unkontrollierbar ausschaukelndes vertikales Pendeln und Schlingern, welches ich nur durch Freigeben des Beschleunigers und ausgleichende Gewichtsverlagerung mit viel Mühe wieder beruhigen konnte. Ich probierte dies ein zweites Mal: Wieder geriet ich in ein unkontrollierbares Pendeln und Schlingern, welches mich von der Richtung Landeplatz abbrachte, mich viel Höhe und jedes Mal große Mühe kostete, wieder einen ruhigen Flugzustand herzustellen. Deshalb beschloss ich, meinen eigentlich ja stabilen Sackflug nicht mehr zu beeinflussen und blieb einfach ruhig sitzen...

Gott sei Dank reichte es mir auf diese Weise über die Eisenbahn, die Straße und über die Hochspannung zu kommen. Ich konnte allerdings nicht verhindern, dass ich mitten in einer nicht sehr hohen Weide am Rande des Landeplatzes landete – ich kam sogar mit den Füßen sanft und unverletzt auf dem Boden auf, nur der Schirm krönte für kurze Zeit die Weide...

Die Auswertung der Varioaufzeichnung dieses außergewöhnlichen Fluges ergab eine Sinkge-

windigkeit von bis zu 4,4 m/s bei durchschnittlich 15 km/h Vorwärtsfahrt.

Was habe ich daraus gelernt?

Bei einsetzendem Regen in Zukunft immer rasch zu landen.

Schirme haben bei Nässe nicht das gleiche Flugverhalten, wenn das Pilotengewicht unterschiedlich ist. Ich flog im ganz unteren Gewichtsbereich – meine Fliegerkameraden im mittleren und oberen und sie hatten alle keinerlei Probleme.

Vielleicht wäre es mir gelungen, den Schirm wieder anzufahren, wenn ich bei voll durchgetretenem Beschleuniger die A-Leinen nach vorne gedrückt oder sie etwas angezogen hätte – aber das wusste ich damals noch nicht.

Jedenfalls hoffe ich, mit dieser Schilderung allen, vor allem den (relativen) Neulingen wie ich einer bin (A-Prüfung Ende 2012 und typischer Wochenend-/Genussflieger, aber immerhin schon ein Sicherheitstraining absolviert!) geholfen zu haben, bei einsetzendem Regen zukünftig die richtige Entscheidung zu treffen und beim Kauf eines Schirmes bei der Wahl der Schirmgröße aufzupassen.

Christof Metzler

Anmerkung der Redaktion: Zum Thema DHV-Referent für Sicherheit und Technik Karl Slezak: Fliegen wenn's regnet- besser nicht! auf www.dhv.de



Anzeigen



PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulungsabhängig & kompetent! Ich freue mich auf Euch! Happy landings,

Wolfgang



PARA - SERVICE
mail@para-service.de
www.para-service.de

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

FlyTeneriffa.de

Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf der Insel TENERIFFA!

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



Neu!

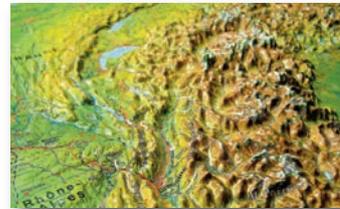
NEU - Rettungsschnur mit Signalpfeife

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 €



DHV-Windsack

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



Relief Karten Alpen, Österreich

klein gerahmt, 1:2.4 Mio, Preis: 34,95 €
groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 €
groß gerahmt, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €

Österreich:
groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 €
groß gerahmt, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €

BÜCHER + DVDs



Wolken, Wind und Thermik
von Charlie Jöst.
Dauer 53 Min.
Preis 19,50 €



Am Seil nach oben
von Charlie Jöst.
Dauer 60 Min., Gleitschirmschlepp
32 Min.,
Drachenschlepp 28 Minuten.
Preis 15,50 €



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



DHV-XC 2010
Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 auf DVD und Bluray.
DVD-Preis 15,50 €
Bluray-Preis 20,50 €



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Streckenflugbuch für GS und HG
2. Auflage, Juni 2014,
624 Seiten, 1000 Bilder
Preis 49,90 €

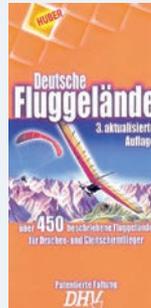


Lehrplan - Passagierfliegen
Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen.
(Neuausgabe 2012)
Preis 19,90 €

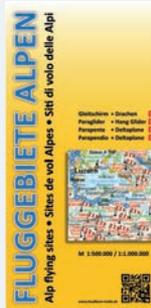
KARTEN



Fluggebiete der Alpen
Auf drei Karten Ost/Mitte/West im Maßstab 1:400.000 die schönsten Fluggebiete der Alpen. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.
Preis pro Karte: 12,80 €
(Sonderpreis für DHV-Mitglieder)



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



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 €

ZUBEHÖR

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

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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



JAHRESTAGUNG

Konstruktive, harmonische Tagung an der Wiege des DHV

Text und Fotos Benedikt Liebermeister

Der DHV tagte am Tegernsee. Das hat Geschichte. Vor 35 Jahren wurde der DHV gegründet, im selben Jahr eröffnete die erste Geschäftsstelle im Privathaus des Vorsitzenden Peter Janssen in Tegernsee. Seitdem hat die DHV-Geschäftsstelle das Tegernseer Tal nie mehr verlassen. Peter Janssen zählt zu den Pionieren im Drachenflugsport. Bereits 1974 flogen er und Heini Gottschlicht mit selbstgebauten Rogallos vom heimischen Wallberg. Das Equipment war abenteuerlich, das Risiko hoch. Mit der Gründung des DHV wurden die neuen Fluggeräte verstärkt bezüglich Flugverhalten und Sicherheit getestet und verschärfte Richtlinien für die Pilotenausbildung bestimmt.

1982 fliegt zum ersten Mal ein Gleitschirm vom Wallberg. Das Gerät von Noldi Kummer, Gründungsmitglied des örtlichen Clubs, die Drachen- und Gleitschirmflieger Tegernseer Tal (DGCTT), hatte 5 Zellen, einen Gleitwinkel von 1:1 und war ursprünglich als Sprungschirm eingesetzt. Das Ergebnis war noch unbefriedigend. Auf die Frage, wie der Flug war, antwortete er: „Die ham mi alle ausglacht, des mach i nimmer. Da bleib i beim Drachenfliegen“. 1987 war die Zeit reif. Aus dem Gleitwinkel 1:1 war 1:4 geworden, der DHV und auch der Tegernseer Club nahmen die Gleitschirmflieger offiziell auf.

Seitdem haben beide Fluggeräte eine rasante Entwicklung ge-

nommen. Aus den Drachen sind Starrflügler entstanden, mit einer Gleitleistung von 1:20. Ein moderner Schirm liegt bei 1:10. In beiden Sportarten fliegen Deutsche Piloten um die Spitze mit und haben 2014 so richtig abgeräumt. Bei der Weltmeisterschaft in Ancey holte Tim Grabowski Gold auf dem Starren, sein Teamkollege Norbert Kirchner und das Team errangen die Silbermedaille. Die mehrmalige Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen vervollständigte den Medaillenspiegel mit Bronze.

Ebenso die Gleitschirme. Mit Torsten Siegel hat Deutschland seit 1992 wieder einen Europameister, das Team flog auf Platz Zwei und Yvonne Dathe gewann Bronze. Beide Teams ziehen unter Fanfarenklängen in die Halle ein und werden von den Delegierten begeistert gefeiert.

Ebenso Sport auf höchstem Niveau zelebrierten Footwork Deluxe. Die drei Jungs aus Berlin explodierten im Breakdance, bis die Halle tobte.

Im Anschluss eröffnete der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst mit Gastgeber Martin Walleitner, dem 1. Vorsitzenden des DGCTT, die DHV-Jahrestagung. Der offizielle Teil begann mit der Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen, das Protokoll 2013 genehmigt und Petra Aichele zur Protokollführerin gewählt. Da die Delegierten

WM-Sieger-Starr Tim Grabowski (3. v.l.), Norbert Kirchner Silber (2. v.l.), Regina Glas Teamchefin (4. v.l.) und Corinna Schwiengershausen Bronze, 5. v.l.)



EM-Gold-GS, von links: DHV-Vorstand Charlie Jöst, Bronze Yvonne Dathe, Viertplatziertes Ulrich Prinz, Europameister Torsten Siegel



Beste Gleitschirmschulen (v.l.) Airtouch, Dirk Geisler-Lange; Pappus, Harry Huber; Freiraum, Achim Joos (v.l.)

2014

im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten hatten, hoben die Vorstände nur die Besonderheiten hervor.

Den Anfang machte der Vorsitzende Charlie Jöst. 1996 hat er die Vorstandschaft übernommen. Seitdem ist der Verband um 10.000 auf über 37.000 Mitglieder angewachsen. „Davon habe ich früher geträumt. Jetzt denke ich auch anders. Wir haben mit überlaufenen Fluggeländen zu kämpfen.“ Die einzige Lösung sei die Erschließung neuer Fluggelände. Dabei baue er auf die Hilfe der Vereine. Der DHV sichere finanzielle Unterstützung zu. Leider nehmen Kollisionen zwischen Gleitschirm- und Drachensportlern zu. Deshalb die dringende Bitte des DHV-Vorsitzenden: „Bitte helft alle mit, Kollisionen zu vermeiden, gegenseitige Rücksichtnahme ist lebenswichtig!“

Mit Freude erfüllte DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler, dass der DHV an seinem 35. Geburtstag so gut dasteht. Großen Anteil hätten daran die Arbeit der Vereine und der Flugschulen. Der Sport ist darauf angewiesen, dass ausgebildete Piloten weiterlernen. Ein Instrument dazu sei die SkyPerformance-Initiative. Ein

Wermutstropfen ist die Unfallstatistik. Probleme entstehen deshalb auch mit Versicherer HDI. Das komplette Versicherungsangebot kommt auf den Prüfstand. Der DHV ist bemüht, günstige Versicherungskonditionen zu bewahren. Eine Bewusstseinsveränderung sei bei den Piloten notwendig, um Unfallzahlen zu reduzieren. „Doch der DHV hat einen langen Atem“, sieht der Geschäftsführer positiv in die Zukunft.

Neue Medien liegen dem 2. Vorsitzenden Frank Herr besonders am Herzen. Jetzt stellte er das DHV-Info als E-Paper vor. Traditionell ist der 2. Vorsitzende Schirmherr der Jugend. So dankte er DHV-Jugendmanager Nikolaus Kurcz für sein hohes Engagement. Die zahlreiche Veranstaltungen waren sehr gut besucht, vom Sicherheitstraining am Idrosee über die Ausflüge in die Dolomiten und ins Zillertal. Auch 2015 steht eine Menge an.

„2013 und 2014 waren für die Technik zwei außergewöhnliche Jahre“, berichtete Technikvorstand Dieter Münchmeyer, „eine gesetzliche Neuerung verlangt, dass eine



FOTO DOMINIK BINNER



Drachenfliegen war einst gefährlich, wie der DHV-Ehrenvorsitzende Peter Janssen an seinem ehemaligen Sitzbrett demonstriert.



Breakdance in Perfektion demonstrierte Footwork Deluxe aus Berlin



Musterprüfung nur von einer akkreditierten Prüfstelle durchgeführt werden kann. Diese Akkreditierung nahm sehr viel Zeit in Anspruch." Anhand des Akkreditierungsbescheides erläuterte er den enormen Umfang der Prüfungen der DHV-Musterprüfstelle. Die Urkunde erhielt der DHV zum 19.8.2014.

Ausbildungsvorstand Peter Cröniger will den Ausbildungsstandard weiter anheben. „Wenn man wächst, muss man auch Standards steigern“. Seit seinem Amtsantritt hat 2010 hat er eine Menge bewegt, wie Weiterentwicklung der Starttechnik beim Gleitschirm, ergonomische Steuergriffe, neuer Input beim Tandemfliegen, um nur einiges zu nennen. Für Drachen hat er im Sommer 2014 eine neue Lehrmethodik erarbeitet, geplant ist auch ein Kompetenzteam Drachenfliegen. Im DHV wird Regina Glas das Koordinationszentrum für das Drachenfliegen führen.

Frischgebackene A-Scheinpiloten werden regelmäßig vom DHV nach der Qualität ihrer Flugschule befragt. Am besten abgeschnitten haben die Flugschulen Pappus, Freiraum und Airtouch. „Motivation ist der Schlüssel zum unserem Erfolg,“ freute sich Achim Joos über die hervorragende Platzierung seiner jungen Flugschule.

Roland Börschel, Gelände und Sicherheitsvorstand, sieht auch das Problem vieler Piloten in überlaufenen Geländen und fordert Solidarität unter den Piloten. Schaffung neuer Gelände und Ausbau bestehender hat in den nächsten Jahren Vorrang. "Die DHV-Safety-Tests sind eine gut dokumentierte Informationsquelle zum Schirmverhalten, es geht darum, den Piloten eine Entscheidungshilfe an die Hand zu geben", betonte er.

Der WM-Sieg bei den Starrflüglern und der EM-Titel für die Gleitschirmflieger erfüllen Sportvorständin Yvonne Dathe mit großem Stolz. Dazu kommen zahlreiche Rekorde im DHV-XC. Der Sport hat im Verband einen großen Stellenwert. Positiv abgeschlossen hat die DHV-Ge-

schaftsstelle das Wirtschaftsjahr 2013. Resümee des Finanzvorstands Dr. Dirk Aue: „Der Pilotenverband DHV hat ein wirtschaftlich solides Fundament und nimmt seine Aufgaben in der Piloten-Interessenvertretung, der Flugsicherheit, dem Mitgliederservice sowie in den ministeriellen Beauftragungen hinsichtlich Ausbildung und Geländezulassung vollumfänglich und unabhängig wahr.“ Aufgrund schwacher Zinserträge sei der geplante Neubau einer Geschäftsstelle eine sichere Investition.

Die Kassenprüfer Uwe Preukschat und Engelbert Kohler gaben einen ausführlichen Prüfbericht ab. Uneingeschränkt empfahlen sie die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten leisteten einstimmig Folge. Die Kasse 2014 prüft Uwe Preukschat, unterstützt von Lothar Schweizer.

Frank Herr und Dieter Münchmeyer wurden einstimmig in ihren Ämtern als 2. Vorsitzender und Technikvorstand bestätigt.

Der Antrag zur Errichtung einer DHV-Geschäftsstelle wird einstimmig angenommen, der Antrag auf einen Pilotenvertreter aus dem DHV XC mit im Sportfachausschuss mit drei Gegenstimmen.

Ohne Gegenstimme genehmigten die Delegierten den Wirtschaftsplan 2015.

Ort der nächsten Hauptversammlung: Region Rhön, Organisator DHV . Konstruktiv und intensiv tagten der Vorstand und die Delegierten, verdient war der Sturm aufs reichhaltige Buffet. Gestärkt waren sie bereit für die DHV-Party mit Open End.

190 DHV-Infos in Reih und Glied





DHV-Finanzvorstand Dr. Dirk Aue

FOTO Eberhard Dengler



DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler



Niki Kurcz macht klasse Arbeit in der DHV-Jugend



← Karl Slezak, DHV-Sicherheit und Technik, stellt seinen Mitarbeiter und Testpilot Simon Winkler (li) vor.



Das möchten wir auch mal!

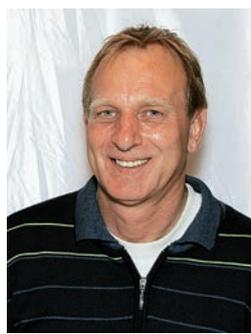
FOTO Eberhard Dengler



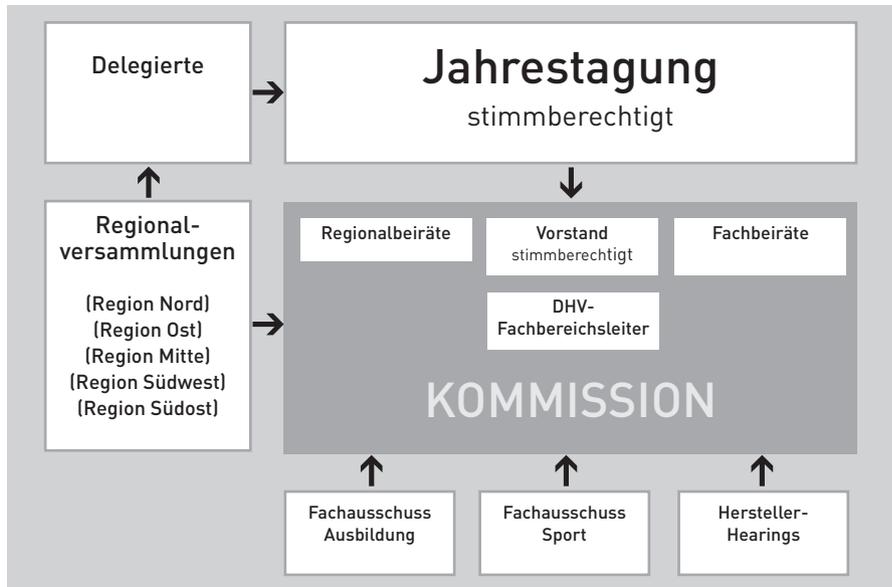
Breite Zustimmung bei den Delegierten



Die Kassenprüfer Engelbert Kohler (li.) und Uwe Preukschat (re.)



Kassenprüfer 2015
Lothar Schweizer



Entscheidungsfindung im DHV

Im Jahr 2014 gab es 3 DHV-Kommissionssitzungen. In der Kommissionssitzung berät der stimmfähige DHV-Vorstand zusammen mit den Regional- und Fachbeiräten und den Fachbereichsleitern der DHV-Geschäftsstelle die anstehenden Entscheidungen. Zusätzlich gab es 4 DHV-Vorstandssitzungen.

Ausbildungsfragen werden vorbereitet vom Fachausschuss Ausbildung, bestehend aus Lehrteam, Vertretern der Flugschulen und der Pilotenprüfer. Fachfragen des Sportes werden im Sportausschuss vorbereitet, diesem Ausschuss gehören Vertreter der Ligen, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, des DAeC sowie die Teamchefs an. Den Regionalversammlungen vorgeschaltet, haben die Vereinsvorstände in jeder Region Gelegenheit zur Beratung mit der Verbandsführung.

Geschäftsführung



Klaus Tänzler
Geschäftsführer

Eine der zentralen Aufgaben ist die Gewährleistung eines sehr guten und umfassenden Mitgliederservices. Die buchhalterische Abwicklung mit modernem Controlling System (8 Profitcenter und 149 Kostenstellen) trägt dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten werden.

Die korrekte Erledigung der vom Bundesverkehrsminister übertragenen hoheitlichen Aufgaben (Beauftragtenbereich) stellt einen weiteren Bereich der DHV Geschäftstätigkeit dar.

Die Geschäftsleitung hat zudem für die erfolgreiche Vertretung der Interessen der DHV-Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im europäischen Rahmen geschieht dies durch Engagement im Europaverband EHPU. Die Arbeit der EHPU ist in ihrem Internet-Auftritt www.ehpu.org dargestellt. Im Weltverband FAI/CIVL ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding vertreten. Dort haben große Flugnationen kein größeres Stimmgewicht als kleine, was die Arbeit erschwert. Wichtigstes Gremium für die Interessensvertretung auf nationaler Ebene ist das Kuratorium Sport und Natur. Hier sind 3 Millionen Natursportler organisiert. Der DHV ist durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten.



Petra Aichele
Assistentin

- Grundsatzfragen
- Personal: 20 Angestellte, 9 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 615.200 Buchungssätze, 672 Konten



Gabi Königbauer
Buchhaltung

- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- Mitarbeit bei Europe Airsports und EHPU
- Mitarbeit bei FAI/CIVL



Barbara Lacroux
Buchhaltung

Flugsicherheit und Technik

Das Referat hat eine Multi-Funktion innerhalb der DHV-Geschäftsstelle. Im Tagesgeschäft geht es schwerpunktmäßig um die Beratung der Mitglieder zu Fragen der Flugsicherheit, Gerätewahl, Ausbildung und Fortbildung. Alle Mitarbeiter/-innen sind selbst ausgebildete Fluglehrer. Wenn sich Piloten an den DHV wenden und einen Gerätemangel anzeigen, wird das Referat Sicherheit und Technik aktiv. Es werden Untersuchungen vorgenommen, mit den Herstellern verhandelt und häufig ist eine Sicherheitsmitteilung das Resultat.

Ein Schwerpunkt-Projekt 2014 war die Fortführung der Sicherheitstests für A- und B-Gleitschirme und die endgültige Einführung der fünfstufigen DHV-Safety Classes. Wie nötig eine unabhängige Geräteinstufung ist, hat die Geräteentwicklung der Jahre 2013 und 2014 gezeigt. Besonders in der LTF-Klasse B sind Leistungsflügel mit hohen Streckungen und sehr anspruchsvollem Flugverhalten weiter auf dem Vormarsch. Die Fachwelt fragt sich, wie mit diesen Geräten eine LTF-B Einstufung erreicht werden konnte. Der wesentliche Grund dürfte der Wettbewerb konkurrierender Prüfstellen um die Prüfaufträge der Hersteller sein. Im Referat Sicherheit und Technik kümmern sich Simon Winkler und, neu, Jürgen Kraus als freier Mitarbeiter um die Testflüge mit Datenlogger- und Videodokumentation. Jürgen hat über 20 Jahre Erfahrung als Testpilot bei führenden Herstellern und ebenso lange als Fluglehrer. Die Kombination der Qualifikationen Testpilot-Fluglehrer-Sicherheitstrainer, die sowohl Jürgen als auch Simon mitbringen, ist besonders wichtig. Als Fluglehrer haben sie Hunderte von Piloten ausgebildet und trainiert und wissen um deren Leistungsgrenzen, besonders hinsichtlich der Schirmbeherrschung.

Ein zweiter Sicherheitstest von Wendegurtzeugen brachte Aufschluss über den Sicherheitsstandard dieses beliebten Gleitschirm-Gurtzeugtyps. Beim Rückenschutz (Airbag-Protektoren) sind echte Innovationen mit einem deutlichen Sicherheitszugewinn zu verzeichnen, es gibt aber weiterhin auch Defizite zu bemängeln.

Simon Winkler hat in einer ganzen Artikel-Reihe im DHV-Info Updates zur Flugtechnik mit modernen Gleitschirmen veröffentlicht. Der Fundus aller Fachartikel zu Sicherheit und Flugtechnik ist auch auf der DHV-Website (Sicherheit und Technik) verfügbar.

Unfalluntersuchungen werden schwerpunktmäßig bei schweren und tödlichen Unfällen durchgeführt. Sie sind oft mit einem großen Aufwand verbunden. Unfälle im Ausland können aus rechtlichen Gründen leider nicht mit derselben Gründlichkeit untersucht werden, wie solche in Deutschland. Die Veröffentlichung von Unfallberichten erfolgt auf der Website des DHV. Diese Berichte sollen mithelfen, die Piloten über Unfallzusammenhänge zu informieren. Ein echter Gewinn ist die 2013 eingeführte Europäische Online-Unfalldatenbank. Es ist sehr hilfreich, eine größere Zahl von Unfällen zu Recherchezwecken zur Verfügung zu haben. Das Referat Sicherheit und Technik ist vom Europaverband EHPU mit der Administration der Unfalldatenbank und der Weitergabe der gewonnenen Erkenntnisse beauftragt.

Ein paar Wochen im Jahr sind im Referat Sicherheit und Technik für die Durchführung von Ausbildungs- und Fortbildungslehrgängen von Fluglehrern reserviert. Diana David organisiert, Karl Slezak und Simon Winkler leiten die theoretische und praktische Ausbildung. Die Nachfrage nach den Lehrgangsplätzen, besonders in den Fluglehrerassistenten-Lehrgängen, ist groß. Die Arbeit mit den meist jungen (oder jung gebliebenen), fliegerisch starken und sehr motivierten Assistenten macht viel Freude und ist immer ein Highlight des Jahres. Hinsichtlich des Fluglehrer-Nachwuchses ist der Gleitschirmsport für die Zukunft bestens aufgestellt - eine Feststellung, die leider für das Drachenfliegen so nicht gelten kann.

- Erfassung und Bearbeitung aller Gleitschirm- und Drachenunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland
- Veröffentlichung von Unfallberichten und Jahres-Unfallanalysen sowie von Fachartikeln im DHV-Info und im Internet
- Technische Untersuchung von Unfallgeräten und neuen LTF-A und -B Gleitschirmen
- Durchführung von Fluglehrerlehrgängen und Fluglehrerfortbildungen
- Flugschulüberprüfungen
- Fachvorträge bei Vereinen und Flugschulen
- Mitarbeit in den europäischen Arbeitsgruppen für Normierung, Ausbildung und Flugsicherheit



Karl Slezak
Sicherheitsreferent



Diana David
Assistentin



Simon Winkler
Testpilot, Technischer
Mitarbeiter



Jürgen Kraus
Testpilot

Mitgliederservice

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet, per E-Mail, Telefon, Fax und Post.



Caroline Fürst
Referentin



Iris Mayer
Sachbearbeitung



Christina
Leidgschwendner
Sachbearbeitung



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp



Elisabeth Seewald
Sachbearbeitung

- Mitgliederverwaltung: 2.062 Austritte, 3.014 Neuaufnahmen; (2013: 1.909 Austritte, 2.801 Neuaufnahmen)
- Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 450 Anrufe + 200 E-Mails/Tag; Winter: ca. 180 Anrufe + 150 E-Mails/Tag plus schriftliche Anfragen)
- Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 272 Schadensfällen (2013: 316)
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 12 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2013: 10)
- Durchführung von 5 Windenschlepp-Seminaren bei Vereinen (2013: 2)
- Durchführung von 1 UL-Schlepp-Seminar
- Durchführung von 1 Seminar für erfahrene Windenführer (2013: 1)
- Durchführung von 4 Pflichtfortbildungen für Einweisungsberechtigte Windenführer (2013: 1)
- Durchführung von 1 Windenfachlehrer-Lehrgang (2013: 1)

Jugend



Nikolaus Kurcz

Die DHV-Jugend konnte im Jahr 2014 viele junge Menschen zum Einstieg in den Flugsport motivieren. Wir haben junge PilotInnen zusammenführt, um gemeinsam fliegen zu gehen und dazulernen. Schwerpunkte der DHV-Jugendarbeit sind Unterstützung und Durchführung von Aktionen, die auf Nachwuchswerbung zielen; Durchführen von Flugcamps für junge PilotInnen; Grundlagenarbeit in der DHV-Jugendkommission zur Nachwuchsförderung und Beantwortung von jugendspezifischen Anfragen per E-Mail und Telefon. Die Events der DHV-Jugend sind aus dem Terminkalender der jungen Drachen- und GleitschirmfliegerInnen

nicht mehr wegzudenken und waren auch 2014 wieder ein großer Erfolg. Möglichst kostengünstig in der Gruppe fliegen zu gehen, steht dabei, in Kombination mit Fachvorträgen und abendlicher Geselligkeit, im Vordergrund. Die DHV-Jugend sucht das Fluggebiet aus und organisiert vor Ort Geländeeinweisungen, Wetterinformationen und Alternativprogramme, falls es mal nicht fliegt. Mit dabei sind das Gruppenzelt und der Tandemschirm. Mit diesem zeigen wir noch nicht fliegender Begleitung die Welt von oben oder bilden Fluganfänger weiter. So kann jede/r, je nach Könnensstand, etwas dazulernen, egal ob er/sie gerade erst den A-Schein gemacht hat oder schon seit längerem auf Strecke geht. Durch GPS und DHV-XC Einweisungen sowie den Verleih von GPS Geräten werden die Reize des Streckenfliegens vermittelt. Des weiteren konnten sich junge PilotInnen auf zwei Sicherheitstrainings, einem XC-Camp, einer Windenschleppleinweisung sowie einer B-Schein-Schulung fortbilden und neue Erfahrungen sammeln. Durch Förderungen haben Schüler und Studenten im Rahmen von Schulausfahrten den Flugsport kennen gelernt.

- 12 durchgeführte Events für junge Flieger, 44 Tage Flugcamp für Jugendliche
- Teilnehmerzahlentwicklung weiterhin positiv
- Unterstützung der Hanggliding-Challenge
- Event speziell für DrachenfliegerInnen
- Zwei Sicherheitstrainings, B-Schein, Windenschleppleinweisung
- Anschaffung einer neuen Tandem-Ausrüstung
- Engagement in der DAeC Luftsportjugend/Unterstützung der BWLV Airgames
- Unterstützung von Projekten für junge „Nichtflieger“ z.B. Flyzeit des Ev. Jugenddienstes oder Grundkurs während des Schullandheimaufenthaltes
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, z.B. durch Artikel im DHV-Info
- T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege
- Pflege der Homepage www.dhv-jugend.de
- Präsenz in sozialen Netzwerken, z.B. Facebook

DHV-Musterprüfstelle

Im Geschäftsjahr 2014 war aufgrund einer neuen Gesetzeslage die Akkreditierung der Musterprüfstelle durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) gemäß ISO/IEC 17020 oder ISO/IEC 17025 zu bewältigen. Von Jahresbeginn bis zur Erteilung der Akkreditierung am 19.8.2014 konnte der DHV keine LTF-Bestätigungen ausstellen. Die Hersteller, die üblicherweise beim DHV testen lassen, hatten Ende 2013 ihre aktuellen Geräte bereits prüfen lassen. Nach Akkreditierung der Musterprüfstelle war daher kein größerer Rückstau abzarbeiten.

Die Gleitschirm-Flugtestnorm EN 926-2:2005, die von Herstellern, Prüfstellen und Verbänden überarbeitet wurde, ist inzwischen in die LTF übernommen worden. Die EN regelt nicht, wer die Gleitschirm-Norm bestätigen darf. In Deutschland hingegen dürfen nur akkreditierte Prüfstellen die LTF bestätigen. Damit soll verhindert werden, dass unqualifizierte Prüfstellen oder der Hersteller selbst die Norm bestätigen.

Die in den LTF enthaltenen EN-Normen stellen ein normiertes Prüfverfahren dar, das von Herstellern, Prüfstellen und Verbänden entwickelt wurde. Es ist nicht Aufgabe der Testpiloten zu untersuchen, ob der Gleitschirm darüber hinaus Schwächen hat. Es handelt sich lediglich um einen gesetzlichen Mindeststandard, auf den der DHV zu wenig Einfluss nehmen kann, weil er nicht federführend tätig ist.

- 7 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2013: 7)
- 41 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2013: 41)
- 6 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeuge (2013: 4)
- 0 Musterprüfbestätigung für Schleppklinken (2013: 1)
- 601 Musterprüfplaketten (2013: 709)
- 1 Einzelstückprüfbescheinigungen für Startwagen (2013: 0)
- 1 Änderungsverfahren (2013: 5)
- 5 Erteilung von Kennzeichen (2013: 7)
- 8 Sicherheitsmitteilungen (2013: 8)
- 4 Warnungen (2013: 3)
- 0 Einzelstückprüfbescheinigungen HG (2013: 2)
- 0 Umlenkrolle (2013: 1)
- 0 Änderungsbescheide für Schleppwinden (2013: 5)
- 0 Änderungsbescheid für Schleppklinken (2013:1)
- 2 Transponder Code mit Kennzeichen



Hannes Weininger
Referatsleiter



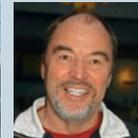
Kerstin Liebert
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte



Reiner Brunn
Prüfer für GS,
GS-Gurte und
GS-Rettungssysteme



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp, Prüfer für
Schleppgeräte



Bernhard Stocker
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt
Prüfer für GS



Peter Wild
Messtechnik -
Systemadministrator



Christof Kratzner
Prüfer für HG,
HG-Gurte und
HG-Rettungssysteme

Ausbildung

„Ein kühler Mai wird hoch geacht, hat stets ein gutes Jahr gebracht“, sagt die Bauernregel. So war es auch 2014 für die Flugsport-Ausbildung. Zwar hat es den Flugschulen die schönsten langen Wochenenden im Mai verregnet, aber der Spätsommer und Herbst haben diesen Ausfall wieder mehr als wettgemacht. Mit 1.949 Gleitschirm-A-Lizenzen (Stand 28.10.) wurde ein neuer Scheinausstellungs-Rekord erreicht, über 200 mehr als im Vorjahr. Bei Drachen waren es 51, zwei weniger als 2013. Der Arbeitsschwerpunkt im Referat Ausbildung ist die Erteilung und Verwaltung sämtlicher Lizenzen für Gleitschirmflieger und Drachenflieger in Deutschland. Dazu gehört die Kontrolle der Ausbildungs- und Prüfungsunterlagen, die Ausstellung der Neulizenzen und Zusatzberechtigungen, die Beratung von Flugschülern, Fluglehrern, Prüfern und Flugschulen. Lehrgänge für Fluglehrerassistenten, Fluglehrer und Pilotenprüfer, Fortbildungskurse und Befähigungsprüfungen für Ausbildungsleiter sowie Fortbildungslehrgänge zum DHV-SkyPerformance-Trainer sind zu organisieren. Mehrmals im Jahr finden Flugschulüberprüfungen und Qualitäts-Audits für DHV-SkyPerformance- und Sicherheitstrainingscenter statt. Die Online-Prüfungsfragen für sämtliche Lizenzen sind auf einem stets aktuellen Stand zu halten. Beschwerden über Flugschulen muss nachgegangen werden, auch grobem Fehlverhalten von Piloten, gelegentlich mit disziplinarischen Maßnahmen in Absprache mit dem Luftfahrt-Bundesamt. Zu diesem, der Fach- und Rechtsaufsicht des Beauftragten-Bereichs des DHV, besteht enger und positiver Kontakt. Als Beauftragter des Verkehrsministeriums für die Flugausbildung ist das Referat Ausbildung auch in die Änderung der Rechtsgrundlagen eingebunden. Dazu müssen die Entwürfe neuer Rechtsverordnung auf ihre Auswirkungen auf das Gleitschirm- und Drachenfliegen geprüft und ggf. kommentiert werden.

Bei 513 (2013: 467) Pilotenprüferterminen wurden insgesamt 2.733 (2013: 2.468) Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.

- 51 HG-A (2013: 53), davon 41 mit Startart Hang, 9 mit Startart Schlepp, 14 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- 1.949 GS-A (2013: 1.714), davon 1.930 mit Startart Hang, 405 mit Startart Schlepp
- 44 HG-B (2013: 50), davon 41 mit Startart Hang, 12 mit Startart Schlepp, 12 mit Startart UL-Schlepp
- 524 GS-B (2013: 496), davon 523 mit Startart Hang, 201 mit Startart Schlepp
- 73 GS-Passagier (2013: 77), davon 72 mit Startart Hang, 32 mit Startart Schlepp
- 1 HG-Passagier (2013: 1), Startart Windenschlepp
- 73 Windenführer (2013: 59)
- 18 Flugfunk (2013: 18)
- 3 DHV/ÖAeC Fluglehrerlehrgänge für GS und HG (2013: 3)
- 1 Termin Pflichtfortbildung Fluglehrer GS (2013: 3)
- 0 Termine Pflichtfortbildung Fluglehrer HG (2013: 1)
- 1 SkyPerformance-Lehrgang (2013: 3)
- 114 Flugschulen



Caroline Fürst
Referentin



Cindy Laufer
Sachbearbeitung



Diana David
Assistentin



Björn Klaassen
Referent Flug-
gelände, Natur-
schutz, Luftraum

Flugbetrieb - Gelände - Luftraum

Fluggelände sind die Basis für unseren Sport. Daher unterstützt der DHV die Vereine und Flugschulen bei der Zulassung neuer Fluggelände. Seit der Beauftragung des DHV durch das Bundesministerium für Verkehr hat der DHV über 1.100 Fluggelände nach § 25 LuftVG zugelassen. Zunehmende Bürokratie und verschärfte Naturschutzgesetze machen die Zulassung insgesamt schwieriger. Dennoch konnten 2014 über 26 neue Gelände zugelassen werden. Dafür sind häufig Ortstermine und Besprechungen notwendig. Für den Ausbau der Gelände wurde ein neuer Fördertopf für Vereine bereitgestellt. Stetig wird die Geländedatenbank ausgebaut, um die Piloten noch besser zu informieren. Aufgrund der Lage Deutschlands in einem besonders intensiv genutzten Luftraum kämpfen DHV und DAeC bei der DFS und dem Verkehrsministerium weiterhin für möglichst günstige Bedingungen des Gleitschirm- und Drachensports. Regelmäßig veranstaltet der DHV Luftraumseminare für Piloten und Vereine.



Bettina Mensing
Sachbearbeiterin



Karsten Kirchhoff
Freier Mitarbeiter

- Erteilung von 26 neuen Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG (2013: 23)
- 17 Kurzzeiterlaubnisse, z.B. für Veranstaltungen (2013: 15)
- 20 Verlängerungen und Änderungen von Geländeerlaubnissen (2013: 43)
- Luftraumseminare für Vereine und Piloten
- Sitzungen und Besprechungen zu Luftraummaßnahmen (DFS, DAeC, ÖAeC)
- Fachtagungen und Vorträge (Naturschutz/Luftraum)
- Luftaufsicht in Fluggeländen
- Unterstützung von Vereinen bei Veranstaltungen und Zulassungen
- Beratung und Information für Mitglieder
- Ausbau der Online Geländedatenbank
- Ortstermine für Zulassungsverfahren und Geländeerhalt
- Stellungnahmen Windkraftanlagen
- E-Aufstiegshilfe
- Geländeprojekt Nordschwarzwald und Pressearbeit

Öffentlichkeitsarbeit

Positionierung des Gleitschirm- und Drachenfliegens in der Öffentlichkeit als einen faszinierenden, sicheren und professionellen Luftsport, der dem Menschen den uralten Traum des Fliegens ermöglicht. Der Sport ist leicht zu erlernen und beschert ein unbeschreibliches Glücksgefühl in enger Verbindung mit der Natur. Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung.

Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten mit den Schwerpunkten Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

Internet www.dhv.de: Online Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte, Umsetzung des neuen Gebrauchtmärkte auf www.dhv.de mit verbesserter Funktionalität, neuem Layout, Registrierung über DHV-Service-Portal
Zugriffe auf DHV-Webseiten 2014:

www.dhv.de (pro Monat): User: 74.563 (2013: 69.940) 6,61% mehr, Visits: 275.827 (2013: 260.622) 5,83% mehr

www.xc.dhv.de (pro Monat): User: 26.779 (2013: 23.976) 11,68% mehr, Visits: 101.762 (2013: 90.255) 12,74% mehr

www.gleitschirmdrachenforum.de (pro Monat): User: 28.458 (2013: 20.914) 36,08% mehr, Visits: 110.778 (2013: 76.981) 43,90% mehr (Quelle Google Analytics, monatlicher Durchschnitt).

- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 190 Ausgaben
- Vereinsinformation jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen im Mitgliederbereich
- Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Video-streaming), Fotogalerie
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern
- Bereitstellung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit, z.B. ZDF, ARD, Bayerischer Rundfunk, TV-München
- Organisation von redaktionellen Beiträgen in Printmedien
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als Events des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Thermik, Stubai Cup
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für die Medien zu allen Fragen des Drachen- und Gleitschirmfliegens



Klaus Tänzler
verantwortlicher
Redakteur



Benedikt
Liebermeister
PR-Referent,
Info-Redakteur,
Online-Redakteur,



Petra Aichele
Online-Redakteurin,
Bildbearbeitung,
Webmaster



Regina Glas
Online-Redakteurin,
Assistentin



Richard Brandl
Online-Redakteur



Renate Miller
Grafik



Bettina Mensing
Infoabrechnung

Wettbewerbssport

Regina Glas ist Teamchefin der Drachen-Nationalmannschaft und koordiniert die Drachen-Wettbewerbsszene, weiterhin ist sie Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Drachenflug-Wettkampfsports. Die Drachen-Liga wurde dieses Jahr von Konrad Lüders geleitet. Die Hanggliding Challenge wurde von Regina Glas betreut.

Beim Gleitschirmsport ist Harry Buntz Teamchef der Nationalmannschaft. Harry Buntz ist zudem Ansprechpartner in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports. Klaus Tretter leitet die Gleitschirm-Liga und betreut die Junior und Ladies Challenge sowie die Paragliding Challenge. Dieter Münchmeyer bearbeitet die Anerkennung der Rekorde. Der DHV-XC, die deutsche Streckenflugmeisterschaft unter Leitung von Richard Brandl und Peter Wild, erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit.

- Planung und Durchführung des DHV-XC der Drachen- und Gleitschirmflieger (4.175 Teilnehmer, 87.000 eingereichte Flüge – Steigerung zu 2013 von 5.000 Flügen), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, Ausrichtung von 49 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute
- Betreuung und Überwachung von ca. 87.000 Flügen im DHV-XC, Auswertung der Flüge von 4.175 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2014
- Organisation und Durchführung DHV Fun Cup für Gleitschirme LTF 1/A und Turmdrachen
- Organisation und Durchführung DHV-XC Sportlertag
- Organisation und Durchführung der Junior & Ladies Challenge GS und Hang Gliding Challenge
- Organisation und Durchführung der Paragliding Challenge
- Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaften HG und GS
- A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
- Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramme GPSdump, FS und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm MaxPunkte
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sportetats
- Auswertung zur Anerkennung von deutschen Rekorden, Europa- und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL
- Koordination und Betreuung der Medien mit Bild- und Filmmaterial
- Erstellen und Aktualisieren von Live-Berichtsseiten für aktuelle Wettkämpfe
- Erstellung und Verwaltung der Online-Wettkampfanmeldungen und Zahlungseingänge
- Bearbeitung und Ausstellung von Freistellungen und Sportzeugenausweise



Harry Buntz
Teamchef GS



Regina Glas
Teamchefin HG
Flexible und Starre



Peter Wild
Programmierung
DHV-XC



Klaus Tretter
Ligachef GS
ab Juni 2011



Richard Brandl
XC-Koordination

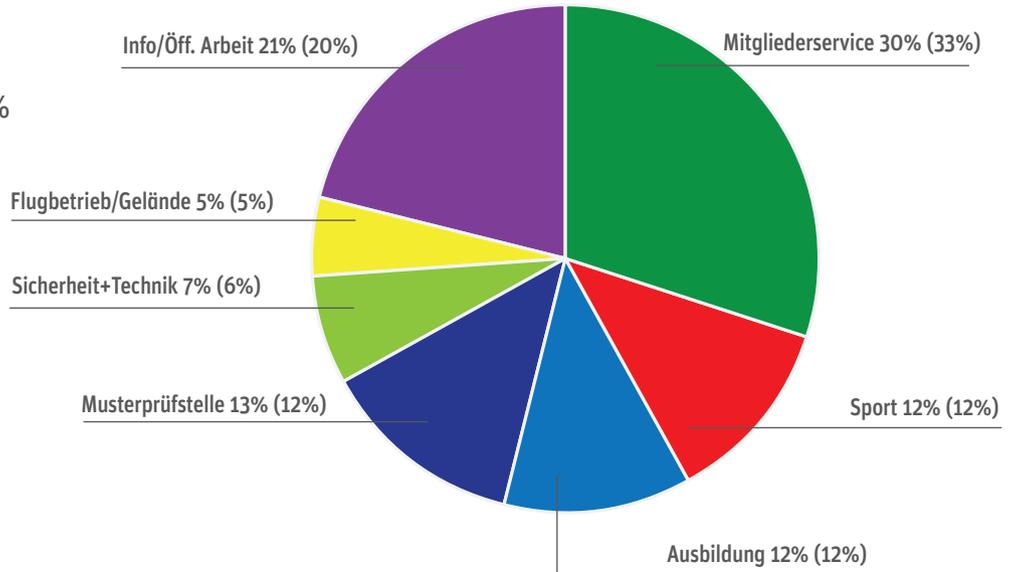


Petra Aichele
Sachbearbeitung/
Internetpflege

Berichtszeitraum: 1.1.2014 bis 31.10.2014

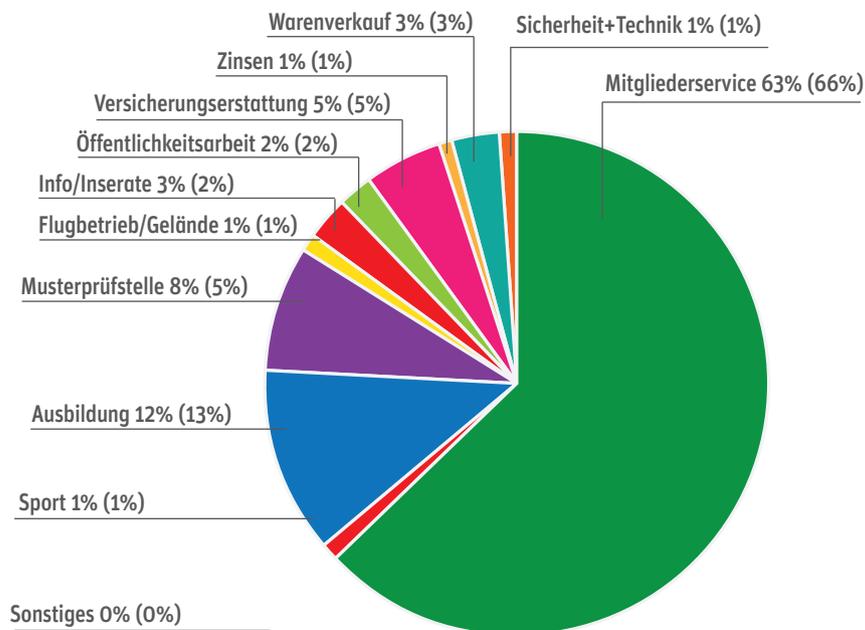
Aufwandstruktur 2013

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2012: Klammerwerte)



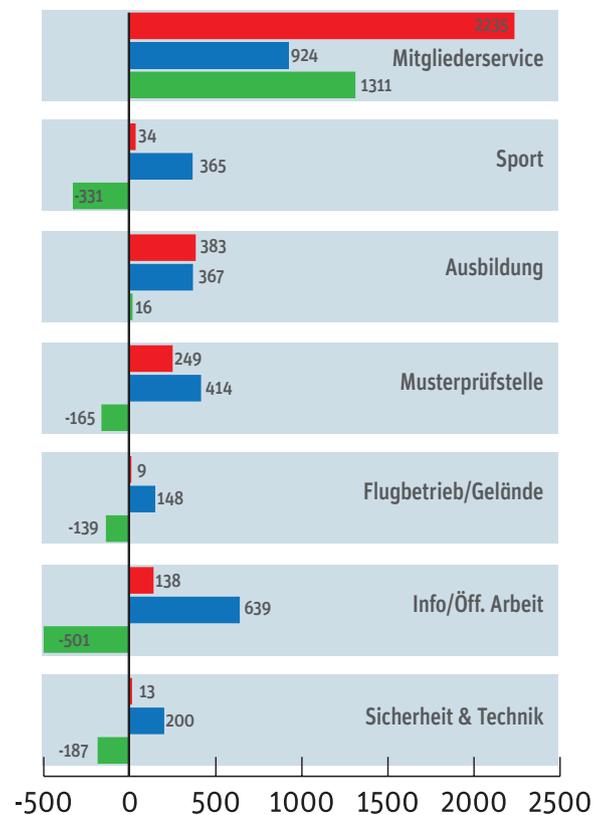
Ertragsstruktur 2013

Ertragsanteile der Referate in %
(Aufwand 2012: Klammerwerte)



Ergebnisstruktur 2013

Ergebnisanteile der Referate in %
(Aufwand 2012: Klammerwerte)



WIRTSCHAFTSPLAN 2015 (in €)

Plan 2015 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2013 und der Hochrechnung 2014

Erträge	2013	2014	2015
Beiträge	1.943.064,47	1.995.000,00	2.025.000,00
DHV-Shop	103.875,67	85.000,00	85.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	137.256,21	113.000,00	113.000,00
Kostenerstattung Versicherung	165.552,89	171.800,00	176.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	22.526,55	15.000,00	10.000,00
Referat Wettkampfsport	34.113,00	29.975,00	30.000,00
Referat Ausbildung	383.364,38	382.000,00	390.000,00
Musterprüfstelle	249.268,27	165.000,00	165.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	9.181,69	18.700,00	8.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	12.857,69	3.663,22	0,00
Summe	3.061.060,82	2.979.138,22	3.002.000,00
Aufwendungen	2013	2014	2015
Wareneinsatz	64.237,01	51.000,00	51.000,00
Jugendförderung	12.826,15	18.000,00	18.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	19.279,28	30.000,00	30.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	44.457,97	55.000,00	50.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	70.457,16	67.000,00	67.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	12.644,55	9.500,00	10.000,00
Sport	178.384,85~	165.000,00~	170.000,00~
Ausbildung	152.727,03	150.000,00	155.000,00
Referat Sicherheit und Technik	61.322,53	48.000,00	45.000,00
Musterprüfstelle	159.747,54	115.000,00	115.000,00
Flugbetrieb, Gelände	50.268,79	40.000,00	38.000,00
*Angestelltes Personal	1.080.106,71	1.130.000,00	1.175.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	122.819,87	142.000,00	143.500,00
DHV-Info	357.086,17	358.000,00	362.000,00
Kommission	26.042,96	25.500,00	25.500,00
Porto, Telefon etc.	77.697,24	77.500,00	77.500,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	72.115,22	76.000,00	70.000,00
Raumkosten	71.943,67	72.500,00	74.000,00
Gebühren und Beiträge	11.749,33	13.000,00	13.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	35.374,52	36.500,00	37.000,00
Versicherungen	60.634,69	62.200,00	62.500,00
DAeC-Beiträge	86.523,12	87.546,52	88.500,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	67.587,98	50.000,00	50.000,00
Abschreibungen	75.964,39	75.000,00	79.000,00
Projekt Wernetz	483,09	368,25	500,00
Auflösung Bestand Testschirme Sicherheit u. T.	0,00	3.663,22	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	2.270,00	0,00	0,00
Zweckrücklagen (Akkreditierung Musterprüfstelle)	37.351,11	0,00	0,00
Freie Rücklagen	45.000,00	0,00	0,00
Summe	3.057.102,93	2.958.277,99	3.007.000,00
Jahresüberschuss	3.957,89	20.860,23	-5.000,00

* Incl. ca 22% Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnkosten.

~ Die Sportkosten sind unter anderem abhängig von der Anzahl und dem Ort der Nationalmannschaftseinsätze.

Protokoll der 35. Jahrestagung am 22.11.2014 in Rottach-Egern

Beginn: 13:35, Ende: 18:25 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Der Vorsitzende des DHV, Charlie Jöst eröffnet als Versammlungsleiter die 35. Jahreshauptversammlung des DHV. Es wird festgestellt, dass die Versammlung ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHV Info Nr. 188, Juli/August 2014) und beschlussfähig ist. Anwesend sind 160 stimmberechtigte Delegierte.

Beschlüsse:

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig). Als Stimmzähler werden die DHV Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen gewählt, die nicht Delegierte sind (offene Abstimmung, einstimmig).

Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

Das Protokoll der Jahrestagung 2013 wird genehmigt (veröffentlicht im DHV Info Nr. 185, Januar/Februar 2014).

2. Bericht des Vorstandes

Vor der Tagung wurde den Delegierten ein schriftlicher Geschäftsbericht zugesandt, die mündlichen Berichte der Vorstände bieten eine Ergänzung.

Ehrenvorstand Peter Janssen gibt anlässlich 35 Jahre DHV einen geschichtlichen Rückblick auf die Anfänge des Deutschen Hängegleiterverbandes.

Der Vorsitzende Charlie Jöst lobt die herausragenden Erfolge der Sportler bei der HG WM und der GS EM. Vorausgegangen war die Ehrung der Nationalteams. Der DHV steht wirtschaftlich gut da und wächst kontinuierlich, 2014 gab es mit 3.113 neuen Mitgliedern einen Aufnahmerecord. Das ungebrochene Interesse am Fliegen belastet auf der anderen Seite die Fluggebiete. In diesem Zusammenhang betont Charlie Jöst die wichtige Arbeit der Vereine vor Ort, es müssen mehr Gelände zugelassen werden, der DHV unterstützt mit finanziellen Mitteln. Auch die Unfallhäufigkeit bei Kollisionen ist gestiegen. Bei der Jahrestagung des europäischen Verbandes EHPU, war das Thema. Alle nationalen Verbände sollen über Gefahren aufklären, ein DHV-Artikel über Vorflugregeln wurde international zur Verfügung gestellt. Zur Belebung des Drachensports sollen neue Wege in der Ausbildung begangen werden, Ausbildung von Lehrern und Initiative der Vereine sind wichtig. Regina Glas betreut Drachenflugnetzwerk in der Geschäftsstelle. Die Reform des Dachverbandes DAeC zeigt erste Fortschritte. Im Bereich Erhaltung des Luftraums arbeiten DAeC und DHV gut zusammen.

Geschäftsführer Klaus Tänzler freut sich, dass der DHV zum 35jährigen Bestehen gut da steht. Auch Dank der unermüden Arbeit der Vereine in den Fluggebieten und der engagierten Ausbildung der Flugschulen. Das DHV SkyPerformance Training bietet ein gutes Training im Anschluss an die Ausbildung, hier soll auch im Drachenbereich mehr gemacht werden. Die Grundlage für eine gute Vereinsarbeit bilden die Vorstände mit ihrer ehrenamtlichen Arbeit, er dankt den Delegierten für ihren Einsatz. Finanziell hat der DHV gute Rücklagen, die aber in sicheren Anlagen kaum noch Zinsen bringen. Er verweist auf den Antrag des Vorstandes, das Geld in eine Immobilie zu investieren. Das DHV Versicherungspaket bei HDI Gerling ist auf dem Prüfstand, besonders die Unfallversicherung. Der DHV versucht die Beiträge stabil zu halten und setzt vor allem auf Unfallvermeidung. Das Ausbildungs- und Trainingsniveau soll ständig verbessert werden, sowie die Aufsicht in Fluggeländen.

Dem stellvertretenden Vorsitzenden Frank Herr ist die Nutzung moderner Medien ein Anliegen. Er stellt das neue DHV e-Paper vor. In Zukunft wird das Mitgliedermagazin DHV-Info sofort bei Erscheinen online abrufbar sein, Mitglieder können entscheiden, ob sie das Info nur noch digital beziehen möchten. Weiterhin betont er die Bedeutung der Jugend- und Nachwuchsarbeit. Die DHV-Jugend macht hier einen guten Job, unter den Neumitgliedern 2014 sind 40% mehr junge Leute als 2011. Knapp 20.000 Euro stehen 2015 für die Jugendarbeit zur Verfügung. Der Jugendmanager Nikolaus Kurcz berichtet über die Arbeit der DHV-Jugend 2014 und das geplante Programm für 2015.

Technikvorstand Dr. Dietrich Münchmeyer spricht von zwei außergewöhnlichen Jahren für die DHV Musterprüfstelle. 2013 und 2014 waren geprägt durch die Umstellung auf eine DAkS-akkreditierte Musterprüfstelle. Er erläutert den zeit-

lichen Ablauf von der pünktlichen Abgabe des Antrags bis zur letztendlichen Ausstellung der Akkreditierungsurkunde im August 2014. Aufgrund des großen Akkreditierungsumfanges waren die Menge der abzuarbeitenden Punkte und Verfahrensvorschriften enorm. Viele Prüfungen wurden noch 2013 abgeschlossen, so entstand kein Stau bei den Prüfaufträgen. Unterschied zwischen EN und LTF: EN kann jeder bestätigen, LTF darf nur von dafür akkreditierten Prüfstellen bestätigt werden. Bei den DHV Safety Class Tests testet der DHV das Verhalten von LTF-mustergeprüften Geräten eingehender, als es im Rahmen der LTF-Tests gemacht werden kann. Die Zahl der HG Geräteprüfungen ist während der Amtszeit von Dr. Dietrich Münchmeyer gestiegen. Er möchte seine Vorstandsarbeit fortsetzen.

Ausbildungsvorstand Peter Cröniger will die Ausbildungsstandards weiter steigern. Er gibt einen Rückblick auf das bisher erreichte und stellt die für die Zukunft angestrebten Maßnahmen vor. Die wachsende Zahl an Gleitschirmfliegern erfordert ständige Weiterentwicklung der Ausbildungsmaßnahmen. Beispiele: die GS Starttechnik wurde weiterentwickelt um den veränderten Geräten gerecht zu werden, Entwicklung ergonomischer Steuergriffe, Fortbildung von Tandempiloten soll forciert werden. In der HG-Ausbildung sollen neue Lehrmethoden mit modernen Geräten und eine Vernetzung der Akteure Verbesserungen bringen. Auch in der praktischen und theoretischen Fluglehrerfortbildung, sowie der Intensivierung der Flugschulbetreuung sieht Peter Cröniger Handlungsbedarf. Der Referatsleiter Karl Slezak stellt den neuen Mitarbeiter im Referat Sicherheit und Technik, Simon Winkler, vor. Karl Slezak erklärt das System der Flugschulbewertung. Frischgebackene Piloten haben die Möglichkeit ihre Flugschule zu bewerten. Diese Bewertungen werden ausgewertet. Flugschulen mit schlechter Bewertung werden vorzugsweise überprüft. Die Flugschulen bekommen die Ergebnisse der Bewertung, um die beanstandeten Punkte verbessern zu können. Die besten drei Flugschulen werden vor Ort mit einer Urkunde geehrt.

Der Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb, Roland Börschel, spricht das Geländeproblem von Hotspots im Mittelgebirge an. Viele Piloten und zu wenig Platz. Daher müssen bestehende Gelände ausgebaut werden, die Vereine müssen vor Ort unterstützt werden. Von den Piloten fordert er mehr Solidarität untereinander und Respekt vor der Arbeit der Geländehalter. Im Bereich Sicherheit nennt er die beiden Hauptfaktoren Fluggerät und Pilot. Der DHV stellt im Rahmen der DHV Safety Class Tests umfangreiche Zusatzinformationen zum Verhalten der Fluggeräte zur Verfügung. Das Fluggerät muss zum Piloten passen. Unfälle passieren hauptsächlich bei Start und Landung. Auffällig ist der überproportionale Anteil älterer Piloten. Zur Unfallvermeidung hilft nur ständiges Training und Weiterbildung. Wichtig ist die Trainingsbereitschaft der Piloten, der DHV bietet Unterstützung und umfangreiche Angebote.

Sportvorständin Yvonne Dathe zeigt die weiterhin starke Teilnahme beim DHV-XC auf und stellt außergewöhnliche Flüge vor. Der erste 300er in Deutschland wurde gleich kurz darauf getoppt. Sie stellt die Neuerungen 2015 vor und berichtet über die DHV Nachwuchswettbewerbe 2014. Weiterhin gibt sie einen Überblick über die Ergebnisse der Wettbewerbe der vergangenen Saison und freut sich besonders über die hervorragenden Ergebnisse der Nationalmannschaftspiloten bei der HG-WM und der GS-EM.

3. Bericht des Finanzvorstandes, Kassenprüfbericht und Aussprache

Dr. Dirk Aue erläutert das Geschäftsergebnis für das Jahr 2013. Es wurde ein Gewinn von 3.957,89 Euro erwirtschaftet (Rücklagen: 37.351,11 für die Akkreditierung und 45.000 freie Rücklage). Der DHV ist seit Jahren im positiven Bereich stabil. Das gute Controlling in der DHV-Buchhaltung gewährleistet jederzeit einen genauen Überblick. Sein Fazit: Der DHV ist solide finanziert und hat rücklagenfinanziert die Chance eine Geschäftsstelle zu errichten. Dies sichert die Zukunft des Verbandes. Die schwachen Zinserträge sind keine Anlage-Alternative. Das für die Baukosten aufzuwendende Barvermögen wäre in 15 Jahren wieder vorhanden. Es bleiben genügend Rücklagen verfügbar.

Die Kassenprüfer Engelbert Kohler und Uwe Preukschat erläutern ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht. Die Kassenprüfer merken an, dass sehr kostenbewusst und beanstandungsfrei mit Finanzmitteln umgegangen wurde und empfehlen die uneingeschränkte Entlastung des Vorstandes und des Geschäftsführers.

Vorstand



Charlie Jöst
Vorsitzender
Jg. 1952, Filmemacher
und Medienpädagoge,
Drachenfluglehrer und
Gleitschirmpilot, Modellflug,
PPL A, B, C, DHV-Lehrteam



Frank Herr
Stellvertretender
Vorsitzender
Jg. 1961, Dipl. Betriebswirt
und Verkaufsleiter,
Gleitschirmpilot



Dr. Dirk Aue
Finanzvorstand
Jg. 1959, Leiter Versiche-
rungs-Generalagentur,
Gleitschirmpilot



Roland Börschel
Vorstand Sicherheit/Gelände
Jg. 1959
Lehrer, Sonderpädagogi-
sches Förderzentrum,
Fluglehrer, Windenfach-
lehrer, Geländegutachter



Peter Cröniger
Ausbildungsvorstand
Jg. 1955, Lufthansa-Pilot,
Fluglehrer und Prüfer für Dra-
chen- und Gleitschirmfliegen



Yvonne Dathe
Sportvorstand
Jg. 1977, Personal- und
Mentalcoach, Gleitschirm-
pilotin, Gleitschirmlehrer-
Assistentin, Nationalteam-
Mitglied seit 2010



Dr. Dieter Münchmeyer
Technikvorstand
Jg. 1954, Diplom-Physiker,
Gleitschirmflieger seit 1988,
Trike und Dreiecks-UL-Pilot,
UL-Prüfer Kl. 5

Es schließt sich eine Aussprache zu den Berichten der Vorstände, dem Finanzbericht und dem Kassenprüfbericht an.

4. Entlastung des Vorstandes

Die Kassenprüfer stellen den Antrag auf Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung.

Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft und die Geschäftsführung werden einstimmig entlastet.

5. Antrag Neubau der DHV Geschäftsstelle

Antrag zur Geschäftsordnung von Charlie Jöst auf Vorziehen des Antrages zum Neubau der Geschäftsstelle.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag einstimmig angenommen.

Der Antrag des DHV Vorstandes zum Neubau der DHV Geschäftsstelle wird vorgestellt und diskutiert. Der mit dem Projekt beauftragte Architekt Florian Erhardt ist anwesend und beantwortet Fragen.

Antrag zur Geschäftsordnung von Winfried Oswald auf geheime Abstimmung.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich abgelehnt.

Aussprache zum Antrag des Vorstandes setzt sich fort. Antrag wird abgestimmt.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag einstimmig angenommen.

6. Wahlen

Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden

Kandidat: Frank Herr

Beschluss (offene Abstimmung): Frank Herr wird einstimmig gewählt.

Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Technikvorstandes

Kandidat: Dr. Dietrich Münchmeyer

Beschluss (offene Abstimmung): Dr. Dietrich Münchmeyer wird einstimmig gewählt.

Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Uwe Preukschat, Lothar Schweizer

Vorstellung der Kandidaten.

Abstimmung offene oder geheime Wahl.

Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Geheime Wahl wird nicht gewünscht.

Beschluss (offene Abstimmung): Uwe Preukschat und Lothar Schweizer werden einstimmig gewählt. Beide nehmen die Wahl an.

7. Weitere Anträge

1. Antrag Uli Straßer

Ein Pilotensprecher der DHV-XC Teilnehmer wird zu den Sportfachausschuss-Sitzungen eingeladen und ist dort stimmberechtigt. Dieser Pilotensprecher und ein Stellvertreter werden durch die Teilnehmer des DHV-XC einmal pro Saison gewählt. Der DHV als Veranstalter des DHV-XC organisiert die Wahl.

Begründung:

Bei der jährlichen Sportfachausschuss-Sitzung des DHV wird umfangreich über die Belange des Drachen- und Gleitschirmsportes insbesondere in sportlicher und finanzieller Hinsicht debattiert und es werden Beschlüsse gefasst, die den Sport in seinen einzelnen Disziplinen teils nachhaltig und weitreichend betreffen. Neben Funktionären sind auch aktive Sportler in Funktion von Sprechern der Nationalmannschaften und Drachen- und Gleitschirmfliegen eingeladen und stimmberechtigt. Der DHV-XC ist bisher leider noch nicht durch einen offiziell gewählten Pilotensprecher vertreten, obwohl diese Wettbewerbsform mit Abstand die meisten Teilnehmer stellt. Die Interessen der DHV-XC Piloten werden momentan ausschließlich durch Funktionäre des Veranstalters (DHV) wahrgenommen. Klare Fakten untermauern den hohen sportlichen Stellenwert des DHV-XC-Fliegens: Über den DHV-XC wird eine Vielzahl von Deutschen Meistertiteln vergeben (insgesamt 10 Titel, deutlich mehr als in allen anderen Disziplinen zusammen). Weit aus die meisten DHV-Mitglieder messen sich sportlich untereinander über den DHV-XC. Nirgends sonst sind so viele Breiten- und Leistungssportler in einem Flugwettbewerb vereint. Daher ist es nur logisch und demokratisch geboten, auch mindestens einen gewählten Pilotensprecher aus den Reihen der DHV-XC Teilnehmer in diesem für den Sport wichtigen Gremium Sportfachausschuss zu haben.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich angenommen, 3 Gegenstimmen.

2. Antrag Remstaler Gleitschirmflieger

Der Antrag wurde vor der Jahrestagung zurückgezogen.

3. Antrag Region Ost

Die Regionalversammlung Ost beantragt anlässlich 25 Jahre Wiedervereinigung die Ausrichtung der Jahrestagung 2015 durch den DHV im Raum Rhön.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Antrag wird einstimmig angenommen.

8. Wirtschaftsplan

Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2015 laut vorliegendem Geschäftsbericht vor. Der Wirtschaftsplan wird diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan wird einstimmig angenommen.

Rottach-Egern, 22.11.2014

Petra Aichele
Protokollführerin

Charlie Jöst
1. Vorsitzender

Protokoll der DHV-Regionalversammlungen 2014

Datum und Ort:

Regionalversammlung Ost in Torgau am 5.10.2014
 Regionalversammlung Nord in Bremen am 11.10.2014
 Regionalversammlung Mitte in Wadern am 12.10.2014
 Regionalversammlung Südwest in Elzach am 18.10.2014
 Regionalversammlung Südost in Grafing bei München am 19.10.2014

Teilnehmer:

Region Ost: 24 Anwesende mit 62 Stimmen, 14 Delegierte zu wählen
Region Nord: 36 Anwesende mit 92 Stimmen, 12 Delegierte zu wählen
Region Mitte: 75 Anwesende mit 227 Stimmen, 51 Delegierte zu wählen
Region Südwest: 54 Anwesende mit 112 Stimmen, 47 Delegierte zu wählen
Region Südost: 76 Anwesende mit 217 Stimmen, 56 Delegierte zu wählen

Begrüßung und Regularien:

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst, die Regionalbeiräte und die örtlichen Vereinsvorsitzenden begrüßen die jeweiligen Versammlungen. In allen Regionen wird Björn Klaassen zum Protokollführer gewählt. Das Protokoll der Regionalversammlungen 2013 wird in allen Regionen genehmigt und die Wahlhelfer bestimmt (Mitarbeiter der Geschäftsstelle, welche nicht an der Wahl beteiligt sind).

Vorträge:

Charlie Jöst zeigt die Video-Highlights der Flugsaison 2014. Er zeigt unter anderem Beiträge von der Hängegleiter- und Starrflügel WM in Ancey und der Gleitsegel Europameisterschaft. Streckenflugexperte Armin Harich berichtet in den Regionen Nord, Ost und Mitte anhand von Videobeispielen über das XC Fliegen und flugtaktische Entscheidungen. Björn Klaassen stellt die aktuellen Luftraumänderungen für das Jahr 2015 vor. Zudem berichtet er über regionale Themen in den einzelnen Regionen. Die DHV Safety Class erläutert unter anderem Karl Slezak. Damit werden Piloten fundiert über die Flugeigenschaften aktueller LTF A und LTF B Schirme informiert.

Wahl der Delegierten:

Region Ost (14 Delegierte): Ackermann Martin, George Lothar, Prietz Siegfried, Wachowski Bernd, Krenz Uwe, Pantzer Thomas, Gerhard Claus, Kirsch Ingo, Zeyfang Sonja, Münchmeyer Dietrich, Klahn Hans-Frieder, Unger Thomas, Lausch Peter, Klahn Ute.

Region Nord (12 Delegierte): Wilms Helmut, Benecke Johannes, Dengler Eberhard, Giesen Helmut, Apel Uwe, Eckardt Axel, Aumüller Annemarie, Theophile Wulf, Eberhardt Sven, Klemke Gunter, Schwiegershausen Dieter, Wienand Hans-Bernhard.

Region Mitte (51 Delegierte): Bonertz Alexander, Herr Frank, Bonertz Helmut, Harich Armin, Böing Bernd, Ziebau Ines, Speckenheuer Rebekka, Adams Renate, Rodener Marie-Luise, Lenzen Edward, Preukschat Romy, Hermesdorf Andrea, Adams Peter, Scheid Markus, Schlegel Hartmut, Preukschat Uwe, Hübner Christoph, Ehrhardt Reiner, Frede Horst, Opitz Hans-Peter, Oswald Winfried, Sylla Karl-Heinz, Gruber Philipp, Haas Lucian, Speckenheuer Klaus, Groß Sarah, Nitsche Peter, Soboll Dirk Michael, Meier Eckhard, Schulte Burkhard, Kolz Nicolas, Gowitzke Detlef, Hohl Friedrich, Krüger Dieter, Weitzel Bernd, Gensert Rene, Höhler Lutz, Merz Friedhelm, Geisler Franz, Völkl Rüdiger, Weil Michael, Schlothmann Holger, Johe Peter, Hanses Markus, Becker Georg, Hanses Karl-Josef, Schiffer-Merten Karl, Frankhauser Josef, Truar Stefan, Janke Peter, Linn Bernhard.

Region Südwest (47 Delegierte): Grau Michael, Jöst Karl, Kienzle Klaus, Ulmann Werner, Körber Peter, Lische Dieter, Lauk Martin, Witzig Holger, Vogel Uli, Bessei Christoph, Hüneke Holger, Zipfel Erwin, Bohner Albert, Fieg Torsten, Liemke Eckart, Rüdinger Jürgen, Baisch Andreas, Frankus Frank, Kern Stefan, Kirchhoff Karsten, Deuschle Gerhard, Schober Hans-Georg, Wöhrl Roland, de Bayer Hans-Peter, Herwerth Wolfgang, Merl Franz, Santostasi Tommaso, Schmidt Wolfgang, Seitz Tobias, Katscharnik Florian, Brandmayr Christoph, Vogel Dietmar, Schweizer Lothar, Windisch Wolf-Rainer, Lang Frank Michael, Tirgrath Rainer.

Region Südost (56 Delegierte): Schmottermeyer Ulrich, Albert Stephan, Börschel Roland, Glas Regina, Strasser Uli, Rauscher Georg, Klaassen Björn, Lacrouts Barbara, David Diana, Vogel Ferdinand, Cröniger Peter, Schlöffel Ralph, Wiegärtner Reinhold, Pennig Elisabeth, Huber Sebastian, Franz Konrad, Kagerbauer Daniela, Peter Gerhard, Kohler Engelbert, Lechermann Günther, Wild Peter, Kellnhofer Rupert, Mader Robert, Liebermeister Benedikt, Stuckenberger Axel, Zenger Andreas, Schaeper Wilhelm, Walleitner Martin, Brand Richard, Knoth Ottilia, Buntz Harald, Bauer Tobias, Gradel Stephan, Kattenbeck Dieter, Neuner Alfred, Knoth Werner, Brehm Josef, Heumann Daniel, Dambach Uwe, Hacker Ulrich, Ramming Ulrich, Schütz Klaus, Seuß Harald, Stelzer Anton Wilhelm, Dathe Yvonne, Kolmannsberger Andreas, Schumacher Anke, Schulze Frank, Ide Thomas, Frieß Robin, Wensauer Marc, Heinze Steffen, Beeker Andreas, Schachtner Ludwig, Bürger Rudolf, Trost Walter.

Wahl Regionalbeirat:

Region Ost: Uwe Krenz wird für 2 Jahre gewählt.

In den übrigen Regionen standen keine Wahlen an.

Regionale Themen:

Region Ost: German Flatlands, Midlands Wettbewerb, Regionalversammlung 2015, Luftraum 2015, Gelände.

Region Nord: Tutorensystem für junge Piloten, Gäste auf Fluggeländen, HG Flatlands, Luftraum 2015.

Region Mitte: Geländeausbau, Luftraum 2015, Windkraft.

Region Südwest: Windkraft auf Fluggeländen, Luftraum 2015,

Geländeprojekt Nordschwarzwald.

Region Südost: Gelände, Initiative Drachenfliegen, Luftraum 2015.

Orte der nächsten Regionalversammlungen 2015:

Region Ost: Bautzen (Leichtflieger Oberlausitz e.V.)

Region Nord: Neustadt – Glewe (Hamburger Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.)

Region Mitte: Raum Frankfurt am Main (DGLC Frankfurt-Rhein-Main e.V.)

Region Südwest: Bodenweiler (Hängegleiter Club Regio Blauen e.V.)

Region Südost: Region München (DHV e.V.)

Björn Klaassen
 Protokollführer

Charlie Jöst
 DHV Vorsitzender

Regionalbeiräte



Eberhard
 Dengler
 Regionalbeirat Nord



Bernd Böing
 Regionalbeirat
 Mitte



Uwe Krenz
 Regionalbeirat
 Ost



Klaus Kienzle
 Regionalbeirat
 Südwest



Gerhard Peter
 Regionalbeirat
 Südost



Max Habel auf dem Weg zu 177 km



Startplatz Pena Negra oberhalb von Piedrahita



Alexander Müller am Startplatz Pena Negra

XC Camp Piedrahita

Sommer, Sonne, Sonnenschein!

Text und Fotos Chris Bessei

Das und vieles mehr gab es beim XC Camp der DHV-Jugend in Piedrahita/Spanien. Insgesamt neun Jugendliche waren dort vom 6. bis 14. September erfolgreich auf Kilometerjagd. Da das kastilische Hochland dünn besiedelt ist, war neben den SPOT Livetrackern des DHV auch unser genialer Rückholer Simon dabei. Bereits bei unserer Ankunft am Samstag zeigte sich der Flughunger der Teilnehmer. Gleich nach dem abendlichen Eintreffen in Piedrahita, die Ferienwohnung war noch nicht besichtigt, ging es zum Startplatz. Ein ruhiger Abgleiter rundete unseren Anreisetag perfekt ab. Der nächste Morgen begann mit einem ausgiebigen Frühstück auf der sonnigen Ostterrasse. Leider verdunkelten bald die ersten Wolken den Himmel und gegen 12 Uhr regnete es leicht. Wir nutzten das schlechte Wetter für eine gute Vorbereitung: Neben Einweisungen für die SPOT Livetracker und das Fluggebiet wurde auch eine Exkursion an den Startplatz La Lastra angeboten. Am Dienstag – nach drei Tagen Warten – war es soweit: Streckenflugwetter! Motiviert bis in die Haarspitzen kamen wir gegen 9.45 Uhr am Südstartplatz an. Gespannt beobachteten wir die im schwachen Steigen kreisenden Vögel, analysierten die vorbeiziehenden Thermikblasen und bereiteten unsere Ausrüstung vor. Um 11.02 Uhr startete der Erste und markierte mit etwas Mühe einen frühen Bart. Schnell folgten weitere Starts und bald war der Himmel voller

Schirme. Mit einer Basis von 2.500 Metern und Südwind im Rücken flogen wir Richtung Salamanca ins Flachland. Zusammen erreichten wir rund 400 Streckenkilometer, wovon allein 66 Kilometer auf das Konto von Martin gingen, der sich am längsten in der Luft hielt. Der Mittwoch begann sonnig und schnell fiel die Entscheidung La Lastra erneut zu besuchen. Die Wettervorhersage verhiess mehr Wind und einen späteren Thermikbeginn. Gestalteten sich die ersten 50 Kilometer noch schwierig, wurden die Bärte am frühen Nachmittag zuverlässiger und stärker. Trotzdem saßen bereits um 15 Uhr sechs Piloten bei Simon im Bus, nur noch Max und Chris zogen ihre Kreise entlang der Basis auf 3.000 Meter. Drei Stunden später, 177 Kilometer vom Startplatz entfernt, landete Max in der sprichwörtlichen Pampa. Nur 5 Minuten später hielt er ein Landebier in der Hand: Das Rückholerteam hatte ihn per SPOT Livetracking verfolgt und stets mögliche Landeplätze ausgemacht. Chris fand noch einen rettenden Bart. Die Abendsonne im Rücken und 2.000 Meter über Grund begann er die letzte Gleitstrecke des Tages. Nach 217 Kilometern, ein neuer La Lastra Fluggebietsrekord, und achteinhalb Stunden landete er nahe der Autobahn A-1. Wir erlebten weitere schöne Flugtage und einen wunderbaren letzten Abend. Gemeinsames Soaring bis zum Sonnenuntergang und leckere Tapas auf dem Marktplatz machten klar: Piedrahita – Wir kommen wieder. ◀

SMART
CELLSAIR
SCOOPMODERATE
ASPECT RATIODOUBLE 3D
SHAPINGEASY
PACKINGWEIGHT
OPTIMIZED

MENTOR 4 – Bringt dich weiter

Mehr Technologie, mehr Know-how – mehr Leistung: Der MENTOR 4 ist der nächste Meilenstein in der Klasse der Strecken-Intermediates. Neben seiner über die gesamten Polare gesteigerten Leistung bietet der MENTOR 4 ein verfeinertes Thermik-Handling, eine ausgewogene Rolldämpfung und noch bessere Steigeigenschaften.

Gleitet besser. Steigt besser. Handelt besser. MENTOR 4 (EN-B) – der Streckenjäger.



Volles Haus beim Sportlertag am Tegernsee. Warum 2014 das Wetter Kapriolen schlug, analysiert DHV-Wetterexperte Volker Schwanitz.

XC-Sportlertag 2014

Siegerehrungen und erstklassige Vorträge zur XC-Praxis

Text und Fotos Benedikt Liebermeister

Rottach-Egern am Tegernsee war der geeignete Platz für den XC-Sportlertag, denn vom Wallberg, dem Hausberg der Tegernseer, sind schon hervorragende Strecken geflogen worden. Auch der Veranstaltungsort, das Seeforum, war gut gewählt, denn das Flachdach gab einen anständigen Landeplatz her, wie Sebastian Huber eindrücklich bewies. Als Red Bull X-Alps Teilnehmer 2015 muss er jede Gelegenheit zum Üben nutzen.

Trotz strahlendem Sonnenschein war das Seeforum gut gefüllt, denn mittlerweile hat sich rumgesprochen, dass die alljährlichen Vorträge erstklassig sind. Moderator Ralph Schlöffel geht in seiner Rolle voll auf, deshalb sind auch Siegerehrungen äußerst kurzweilig. Zu jedem Sportler bietet er eine kleine Geschichte,

stellt informative Fragen und bereitet Siegerflüge kenntnisreich und detailliert auf.

Erstklassige Vorträge

Burkhard Martens hat früh in der Saison 2013/14 Meilensteine gesetzt. Ende Oktober/Anfang November flog er in Quixada/Brasilien dreimal über 300 Kilometer. Mit seinem weitesten Flug über 397,9 Kilometer holte er sich den neuen Deutschen Rekord über freie Strecke. Doch der Weg dorthin war alles andere als geschenkt. Insgesamt sieben Wochen in drei Reisen hat Burkhard im brasilianischen Niemandsland verbracht, die meiste Zeit davon am Pool im Hotel in der Nähe des Startplatzes. In Quixada trifft sich die Gleitschirmelite zum Rekordfliegen. Trotzdem stehen nach der ersten Stunde mehr als die Hälfte der

Piloten am Boden, an einem guten Tag fliegen nur wenige wirklich weit.

Anhand von eindrucksvollen Fotos dokumentierte Burkhard seinen Weg zum Erfolg. „Dort liegt nach 15 Kilometern das erste Dorf. Da kannten mich die Kinder schon mit Namen, so oft bin ich dort abgesehen, „sagte er bescheiden. Doch Beharrlichkeit und wachsende Erfahrung zahlten sich aus, von Tag zu Tag lief es besser und schließlich gelang ihm der große Wurf. Fasziniert begleiteten ihn die XC-Fans auf seinem Flug, so mancher hat sich im Kopf schon eigene Pläne für den nächsten Winter zurecht gelegt.

In brillanten Filmbeiträgen zog Torsten Hahne die Zuschauer mit einer völlig anderen Spielart unseres Sports in den Bann. Walk&Fly im Goldenen Oktober. Torsten



Rekorde in Quixada werden nicht geschenkt, wie Weltrekordler Burkhard Martens eindrucksvoll demonstrierte.



Wertvolle Preise



Walk&Fly führt zu den Ursprüngen unseres Sports zurück. Torsten Hahne brachte beeindruckende Filme zum Thema mit.



DHV-Vorstand Charlie Jöst



DHV-Sportvorständin und Deutsche Vizemeisterin im Streckenflug Yvonne Dathe nimmt 2015 an den Red Bull X-Alps teil.



XC-Deutsche Meister Standard: vl. Stefan Lauth (3), Christoph Bessei (1), Oliver Teubert (2)



XC-Deutsche Meister Sportklasse: vl. Simon Wamser (3), Berni Koller (2), Andreas Egger (3)



XC-Deutsche Meister Performance: vl. Sebastian Huber (3), Dietmar Siglbauer (1)



XC-Deutsche Meister GS Flachland: vl. Armin Harich (3), Erwin Auer (1), Sebastian Huber (2)



XC-Deutsche Meisterinnen: vl. Ursula Pötsch (3), Brigitte Kurbel(1), yvonne Dathe (2)



Sieger GS Deutschland-Pokal: vl. Ralf Knopp (3), Erwin Auer (1), Sebastian Huber (2)



XC-Deutsche Meister Tandem: vl. Horst Altmann (3), Wolfgang Nöhrig (1), Dominik Binner (3)



Bester GS Newcomer: Simon Wamser



Bester Junior GS: Christoph Bessei

Dank an die Sponsoren





XC-Deutsche Meister Flexible Drachen: vl. Rudolf Aumer (3), Markus Ebenfeld (1), Wolfgang Aumer (3)



XC-Deutsche Meister Starrflügler: vl. Dieter Müg-lich (3), Patrick Ruber (1), Reinhard Pöppel (2)



XC-Deutsche Meisterin Flexible Drachen: vl. Melanie Fricke (3), Corinna Schwiegerhausen (1)



XC-Deutsche Meister HG Flachland: vl. Hans Kiefinger (3), Reinhard Pöppel (1)



Bester HG Junior Wolfgang Aumer



Sieger HG Deutschland-Pokal: vl. Hans Kiefinger (3), Reinhard Pöppel (1), Bernd Otterpohl (2)

lebt in Siegsdorf, nicht weit vom Hochfeln. Für die Hochfeln-Flieger liegen die Leoganger, Loferer und das Steinerne Meer praktisch vor der Haustür. Die Südwände dieser beeindruckenden Gebirge produzieren auch im Herbst noch kräftige Thermik, die Szenerie ist durchaus mit den Dolomiten zu vergleichen.

Aufstieg im Morgennebel, langsam brechen die ersten Sonnenstrahlen durch das milchige Grau. Nach drei Stunden Wanderung erreichen die Piloten eine exponierte Wiese unterhalb der Felswände. Über den Gipfeln habe sich bereits Bilderbuch-Cumuli gebildet. Perfekter Wind von vorn, ein müheloser Start, sanft hebt sich der Gleitschirm über den ersten Grat. Bald ist der Gipfel erreicht, eine karge, steinige Hochebene breitet sich aus, durchsetzt von ewigen Schneefeldern. „Ich glaube, ich muss doch wieder in Berge zum Flie-

gen, ich habe ganz vergessen, wie schön es da ist“, kommentierte Flachland-Crack Armin Harich die Beiträge.

The Winner is.....

Jetzt zum Herzstück des Sportlertages: Der Ehrung der Deutschen Meister 2013 im Streckenfliegen, der Pilotinnen und Piloten, die ein Jahr unermüdlich um den Sieg gekämpft haben. Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst und Sportvorständin Yvonne Dathe gratulierten, die Sportler zollten gebührend Beifall.

Die Saison begann sehr durchwachsen, das Pfingstwochenende bescherte Jahrhunderttage, dann stürzte der Sommer komplett ab. Trotzdem erfuhr der DHV-XC erneute Steigerungen. 4200 Piloten reichten mehr als 89.000 Flüge ein, flogen mit 1.400.000 Kilometern fast 36 Mal um die Erde und umrundeten 10.790 FAI-Dreiecke.



Sieger Vereinswertung:
Delta Club Bavaria Ruppolding



Sieger GS Vereinswertung: Hochfelln Flieger Bergen

Herausragend ist die Leistung von Christoph Bessei. Der 23jährige gewann die Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen in der Standardklasse-Gleitschirm mit mehr Punkten als die Sieger der Sport- und Performance-Klasse. Dazu hat er alle Flüge von Deutschland aus gestartet, die Juniorwertung ging auch noch an ihn. Platz 2 geht an einen alten Bekannten, Oliver Teubert, der schon mehrmals die Sportklasse gewonnen hatte, den dritten errang Stefan Lauth, der den längsten Flug mit 11 Stunden und 33 Minuten hingelegt hat. Die Deutsche Meisterschaft in der Sportklasse holte sich Berni Berni Koller, für die Älteren noch ein Begriff. Berni war bereits 1993 und 97 Deutscher Meister und flog erfolgreich im World Cup. Auf Platz 2 kam Andreas Egger, auf 3 Simon Wamser, der auch die Newcomer-Wertung für sich entschied. Überraschung in der Performance-Klasse. Dietmar Siglbauer wird Deutscher Meister, doch geflogen ist er mit einem Mistral 7, einem Standardschirm. Daniel Tyrkas gelang das größte FAI mit 272 Kilometern, Platz 2. Ein Multitalent ist Sebastian Huber auf Platz 3, Borderline-Gewinner 2014 und 13, der sich, wie schon erwähnt, für die X-Alps qualifiziert hat.

Frauenpower

Eine Riesenleistung hat auch Brigitte Kurbel hingelegt. Der zweite Deutsche Meistertitel in Folge, die erste Dame, die ein 200-FAI geflogen ist, auch in der Gesamtwertung Sportklasse auf einem hervorragenden 6. Platz. Auf 2 und 3 folgen Yvonne Dathe und Ursula Pötsch. Für Yvonne, gleichzeitig auch DHV-Sportvor-

ständin, ein weiterer Titel, denn sie gewann Bronze bei der Europameisterschaft in Serbien. Außerdem wurde auch sie für die X-Alps nominiert. Leidenschaftliche Passagiere hatten Wolfgang Nöhrig, Dominik Binner und Horst Altmann. Belohnt wurden die Mühen mit Platz 1-3 bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft im Tandem. Seit Jahren das gleiche sympathische Gesicht. Erwin Auer dominiert im Flachland und siegte in der Deutschen Meisterschaft und im Deutschlandpokal. Doch der Erwin kommt ins Grübeln, sieht auch die Nachteile der Jagd nach Punkten. Die schönsten sind meist nicht die weitesten Flüge. In beiden Wertungen auf Platz 2 Sebastian Huber, der sich auch im Flachland pudelwohl fühlt. In der Deutschen Meisterschaft flog Armin Harich auf Platz 3, der als erster einen 300ter im flachen Deutschland hingelegt hat. Ralf Knopp im Deutschlandpokal auf 3, gestartet nur aus der Winde! Der beste Verein sind die Hochfellner, in der Bundesliga setzte sich die Bayerwälder vor dem Turnverein Bissingen und den Tegernseern durch. Am meisten Stunden im Funcup sammelte Danny Oberender vor Bernd Kopera und Karl-Eugen Enderle.

Flexibel und Starr

Nichts Neues bei den flexiblen Drachen. Markus Ebenfeld hält den Meistertitel. Doch die Jugend klopft fleißig an, der beste Junior Wolfgang Aumer flog auf den 2. Platz. Gefolgt vom Vater Rudolf Aumer (3). Auf dem Thron bequem gemacht hat es sich auch der Patrick Ruber. Deutscher Meister im Streckenfliegen bei den Starren.

Dabei fliegt er erst seit 3 Jahren Drachen, vorher jedoch sehr erfolgreich Gleitschirm. Auf die Frage, wo liegt der Unterschied, antwortete er: „Die Taktik ist gleich, aber ich kann mich viel besser auf den Flug konzentrieren, da mir das Fluggerät in Turbulenzen nicht plötzlich wegklappt.“ Urgestein Reinhard Pöpl räumte so richtig ab. Platz 2 bei den Starren, 1. Platz in der Deutschen Meisterschaft im Flachland und im Deutschlandpokal. Dritter bei den Starren wurde Dieter Mücklich. Im Flachland landeten Ralf Miederhoff auf 2 und Hans Kiefinger auf 3, der holte sich auch den 3. Platz im Deutschlandpokal. Hier kam Bernd Otterpohl auf den 2. Platz. Seit Jahren Deutsche Meisterin ist Corinna Schwiegershausen vor Caroline Greiser und Melanie Fricke. Bester Newcomer Oliver Heuler. Mit Turm gewann Tom Becher, dahinter Peter Waldmann (2) und Andreas Kirschstein (3). Wie immer hatten die Ruppoldingler in der Vereinswertung die Nase vorn, ebenso in der Bundesliga, dahinter die Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs aus dem Südschwarzwald (2) und aus dem Bayerwald (3). Am längsten unterm Drachen hing Timo Andree vor Winfried Oswald und Arnold Schmid im Funcup.

Leistung lohnt sich. Großzügige Sponsoren und der DHV bedachten die Sportler mit wertvollen Preisen von Hi-Tech-Varios über schnittige Helme bis zu hochwertigen Overalls und vielem mehr.

Wetterkapriolen

Das Wetter ist beim Fliegen ein entscheidender Faktor. Je besser die Prognosen, umso größer die Erfolgchance. Ein



Sieger Turmdrachen: Andreas Kirschstein (3), Tom Becher (1), Peter Waldmann (2)



Sieger GS Bundesliga: Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald (1), Turnverein Bissingen (2), Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal (3)

Garant für verlässliche Prognosen war Stefan Hörmann. Sein Gleitsegelwetter (GFS) war die Grundlage für viele weite Flüge. Leider ist er im Oktober plötzlich und unerwartet verstorben. Der Sportlertag gedachte ihm in einer Schweigeminute.

Ein weiterer Garant für verlässliche Prognosen ist DHV-Wetterexperte Volker Schwanitz. Er beantwortete in seinem Vortrag die Frage: Was lief schief beim Wetter 2014?

Denn nicht nur, dass das Wetter meist schlecht war, die Prognosen waren noch schlechter. Zum Teil lag es daran, dass wir sehr spezielles Wetter benötigen, um rundum zufrieden zu sein. Sonne allein reicht nicht, kein Föhn, wenig Wind, labil - aber nicht zu viel usw...Doch der Kern der Problems lag in der komplexen Großwetterlage, gekennzeichnet durch eine anhaltend labile Schichtung (Höhenkaltluft über Deutschland) und einem - wenn überhaupt - nur schwachen Hochdruck.

Besonders versagt haben dann die beliebten Wetter-Apps, die sich automatisch nur aus Modellrechnungen generieren und dabei mehrtägige Vorhersagen liefern. Hier ist das gute, alte, handgemachte Textwetter immens im Vorteil, zu finden auf der DHV-Homepage, bei Austrocontrol und dem Deutschen Wetterdienst (DWD). Mehr zum Thema im März/April-Info.

Spannend, informativ und unterhaltsam waren die Vorträge. Die Deutschen Meister persönlich zu treffen und mit ihnen zu feiern, war auf jeden Fall eine Reise wert. ◀



Sieger HG Bundesliga: Delta Club Bavaria Ruhpolding (1), Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald (2), Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald (3)



Sieger HG Funcup: vl. Winfried Oswald (3), Timo Andree (1), Arnold Schmid (3)



Sieger GS Funcup: Danny Oberender (1)

Dank an die Sponsoren



Dolomiten im Winter - Sella Ronda Ski & Fly

Ein Rundreise-Tipp mit zwei Extras

Text und Fotos Helmut Achatz

Heute gehören wir zu den Ersten, die mit dem Valon Lift von Corvara herauf kommen. Fast alleine genießen wir die noch flach stehende Winter-sonne am wolkenlosen Morgenhimmel. Kalt ist es im schattigen Tal, angenehm die Temperaturen hier oben. Wir haben vor, im Land der bleichen Berge zu fliegen und den Gebirgsstock der Sella rechtsrum zu umkreisen. Hier in dieser gewaltigen Felsarena, umrahmt von himmelhohen Wänden unter dem Piz Boe, werden wir starten. Im Winter ist die Sella Ronda eine der bekanntesten Skiabfahrten und mittlerweile auch im Sommer für Mountainbiker und Rennradfahrer ein Begriff. Mit Schirm und Ski ist sie praktisch Neuland. Unser Plan: Wir wollen fliegen, wo immer es geht, mit Ski abfahren, wo es nötig ist. Das lässt einen entspannten Tag erwarten.

Links der Bergstation geht die noch menschenleere Piste runter, rechts sind freie Flächen, so viel wir wollen. „Da drüben seid ihr richtig, dort starten sie immer!“ meint der freundliche Typ vom Lift und gibt uns Tipps. Mir gefällt es immer wieder, wie offen und freundlich die Liftler reagieren, solange keine Horden einfallen. Ein kurzes Gespräch, letzte Windinformationen und wir machen uns gemütlich ans Auslegen. Ein leichter Schirm, ein Wendegurtzeug und zerlegbare Skistöcke – viel mehr haben wir nicht dabei. Und mehr wollen wir auch nicht schleppen. Der leichte Rucksack stört nicht beim Skifah-

ren. Keine Warterei auf gute Flugbedingungen, einfach fliegen oder fahren - beides lieben wir.

Matthias geht als Erster raus. Daniela folgt ihm unmittelbar. Helmut, unser Guide, fliegt hier seit 25 Jahren, er kennt jeden Berg und nützt jede Windrichtung. Denn gerade das macht die Sache spannend: Starts und Landungen sind nur außerhalb der präparierten Pisten erlaubt. Platz dafür gibt es genug, gut wer bei jedem Wind den richtigen Hang kennt. Jetzt geht er als Letzter raus. Alle starten mit Ski. Ein kleiner Bogen, 4 m in Falllinie Schwung aufnehmen, die Leinen straffen sich, der Schirm steigt sauber hoch, ein bisschen geradeaus und wir sind in der Luft. Vom Startplatz auf 2.500 m genießen wir 700 Höhenmeter entlang gewaltiger Dolomitenwände auf der Ostseite der Sella.

Arabba ist unser erstes Etappenziel. Zum Landen ist dort im Kessel zu wenig Platz. Es ist besser, bereits etwas oberhalb im Plan Boe, nahe der Talstation des Le Pale Sesselliftes zu landen. Ein kleiner Talkessel bietet ausreichend ungestörte Landeflächen. Mit Ski ist Arabba anschließend in 5 Minuten erreicht. Von hier geht's mit der großen Gondel rauf zur Porta Vescovo. Die grandiose Aussicht von diesem Balkon aus Vulkangestein nach Süden zur Marmolada und nach Norden zur Sella ist alleine schon die Auffahrt wert. Etwas unterhalb des Sattels auf 2.470 m ist – wieder außerhalb der Piste – genügend Platz,



um nach Norden auszulegen. Wir wollen an den weiten offenen Tiefschneehängen entlang nach links, nach Westen in Richtung Pordoi Joch. Das wird sich vom Gleitwinkel nicht ausgehen, aber egal. Unter dem Sas Ciapel spielen wir mit unberührten Tiefschneehängen, ziehen fliegend lange Linien mit den Ski in den Hang, heben ab, drehen um und in die andere Richtung das Gleiche. Sieht von unten betrachtet spannend aus, lauter Skispuren am Hang, ohne Anfang, ohne Ende.

Unser Gleitwinkel reicht mit den Spielereien bis zur Talstation des Fodom Sesselliftes. Hier ist das ganze Gelände baumfrei und offen mit vielen flachen Stücken. Problemlos landen wir in der Nähe der Passstraße, wenige Schwünge vom Lift entfernt. Zwei Lifte bringen uns zum Sas Bece, dem Gipfel über dem Pordoi Joch. Und damit zum ersten Cappuccino des Tages. Von hier oben sieht man runter nach Canazei. Der Hang ist gut bekannt, im Herbst wird oft spät nachmittags etwas weiter unten zum Soaren gestartet. Wer hier bereits gegen Mittag eintrifft, der kann die 2. Hälfte der Sella Ronda ganz entspannt angehen. Oder einen Abstecher einlegen. Aber davon später.

Etwas seitlich finden sich freie Flächen für den Start in Richtung Westen. Ein langer Gleitflug über 1.000 Höhenmeter bringt uns zum Landeplatz an der Col Rodella Seilbahn. Hier müssen wir heute zum ersten Mal die Ski abschnallen, sonst nimmt uns die Gondel nicht mit. Während im Herbst hier regelmäßig der Punk abgeht, gehört dieser bekannte Flugberg im Winter den Tandempiloten. Uns führt er rüber zum Sellajoch.

Vom Sellajoch in Richtung Norden zu fliegen, ist nicht empfehlenswert. Zu lang, zu flach geht's runter nach Wolkenstein. Die beiden gut erschlossenen Gipfel Piz Sela und Campinoin bieten keine empfehlenswerten Startmöglichkeiten außerhalb der Piste. Ebenso beim Landen. Daher nehmen wir die einzige wirkliche Skiabfahrt des Tages in Angriff. Mit weiten Schwüngen auf einfacher (blauer) Piste sind wir bald im Tal. Über einen kleinen Zwischenlift erreichen wir die Dantercepies Gondel. Dies ist für uns der letzte notwendige Aufstieg auf dieser Runde. Achtung: letzte Bergfahrt 16:30 Uhr. An der Bergstation flach nach Osten querend, finden sich wieder ausreichend Startmöglichkeiten für einen letzten langen Gleitflug hinunter nach Corvara, unserem Ausgangspunkt. Fast gleichzeitig ziehen wir auf und gleiten unter den Nordwänden der Sella entlang mit der Sonne im Rücken hinab ins Tal. Ein Tag mit beeindruckenden Flügen im winterlichen Hochgebirge neigt sich langsam seinem Ende entgegen. Aber noch haben wir nicht genug. Darum beeilen wir uns, um am Startpunkt unserer Runde noch einen letzten Lift zu erreichen. Am besten mit Guide der die Lokalität gut kennt! Die Gleitschirmschule Adventure-Sports führt diese Tour im Rahmen einer Ski & Fly Safari auch im kommenden Winter wieder durch. ►



Zwischenlandung, um den Anblick der Marmolada ausgiebig zu genießen



Matthias beim perfekten Skistart am Vallon

► Ski & Fly Sella Ronda Infos

Startplätze:

Wichtig: Keine Starts und Landungen auf den Skipisten! Nur am Col Alto wird regelmäßig geflogen. Start- und Landeplätze gibt es keine offiziellen auf dieser Tour. Jedoch ist beides toleriert, solange man außerhalb der präparierten Skipisten bleibt. Im Spätwinter sind alle Hänge eingefahren, das heißt auch außerhalb der Pisten bilden sich viele Flächen, die problemlos zu befahren sind. Und damit Start- und Landungen erleichtern. Achtung auf Lawinengefahr. Da die Flugmöglichkeiten außerordentlich vielfältig sind, empfiehlt es sich an einer geführten Tour teilzunehmen.

Wetter:

Oft bildet sich gegen Ende des Winters ein stabiles Hoch über ganz Mitteleuropa. Beste Zeit für Ski & Fly. Es gibt Startplätze in jede Himmelsrichtung. Kein Wind ist daher von Vorteil. Auch um diese Jahreszeit geht's bereits manchmal thermisch, dann ist mit aus Westen einsetzendem Talwind in Canzei zu rechnen. An einzelnen Liften lässt sich bei entsprechenden Windbedingungen hervorragend in fast jeder Richtung soaren. Vorsicht ist grundsätzlich bei Nordwind geboten – dann fliegt auch kein Local.

Wind:

An den meisten Skistationen und Gasthäusern sind Fahnen angebracht, ein geübtes Auge findet fast immer geeignete Windanzeiger. In der Regel herrscht am Landeplatz Rückenwind, d.h. die bodennah über dem kalten Schnee abfließende Kaltluft erzeugt leichten talauswärts fließenden Bergwind.

Specials:

Starts in Gipfelhöhe oder oben am Grat sind bei Null Wind in der Regel problemlos. Etwas tiefer am Hang ist im Winter immer mit bodennah abfließender Kaltluft zu rechnen. Diese Schicht ist jedoch meist nur 4-5 m dick. Darüber ist Ruhe. Zu Fuß kaum startbar, mit Ski kein Thema.

Info:

Sella Ronda Pisten- und Liftinformation:
www.dolomitisuperski.com/de/ski-mehr/skifahren/skitouren
 Pisten- und Skirundeplan Arabba/Porto Vescovo unter Skitouren:
www.dolomitiportavescovo.it/de/info/impianti/
 Windinformationen zum überregionalen Wind vor Ort:
www.provinz.bz.it/wetter/hoehenwindstationen.asp
 An jeder Seilbahn lässt sich der aktuelle Wind an der Bergstation erfragen.



Start und Ziel unserer Runde war Corvara, rechts oben auf der Karte. Von dort immer rechts halten einmal um den Gebirgsstock der Sella herum.

Special I:

Wer vor Liftschluss um 16:30 Uhr zurück in Corvara ist und noch nicht genug hat, dem sei der Col Alto empfohlen. Dies ist der Hausberg der Locals. Mit Sonnenterasse am Spätnachmittag und Startplatz direkt darunter. Da wir hier direkt am Gipfel starten können, gibt's auch keinen Bergwind – und wir können bis zum Sonnenuntergang unseren Feierabend genießen.

Special II:

Bei wirklich ruhigen Höhenwinden gibt es einen Abstecher für sehr versierte Piloten. Ein absolutes Highlight - das seines Gleichen in den Alpen sucht. Anstatt mittags links hoch zum Sas Bece, holten wir uns die aktuelle Windinformationen an der Talstation der Pordoi Seilbahn. Null Wind oben – nix wie rauf! Dort auf 2.925 m erwartet uns einer der größten uns bekannten Startplätze - in Richtung Nord. Geschätzte 500 m Breite sollten reichen um auch gemeinsam sauber auszulegen und Platz zum Starten zu haben. Allerdings nur mit Ski und bei tragendem Schneeaufbau, denn wir befinden uns hier im unpräparierten hochalpinen Bereich! Der riesige Hang fällt leicht nach Norden, genau steil genug um in Ruhe aufzuziehen und anschließend mit 2-5 m Bodenabstand zu fliegen. So lange, bis 800 m weiter vorne die Kante kommt und der Boden unter unseren Ski senkrecht wegbricht. Atemberaubend! 500 m tiefer liegt das Val Lasties, das wir in einem weiten Linksbogen nach Westen und später Süden durchfliegen. Weit unter uns sind Tourenskifahrer zu erkennen, die diese bekannt anspruchsvolle Abfahrt meistern. Ein sehr schönes kurzes Video vom Startplatz und diesem Flug ist zu finden unter www.adventure-sports.de. Wer hoch genug unterwegs ist kann am Landeplatz der Col Rodella Bahn landen. Auch in den Wiesenflächen rund um Canazei zu landen ist im Winter kein Problem. Ein Abstecher, der es in sich hat! Technisch kaum schwierig, Wind, Schneebeschaffenheit und Timing müssen passen. Aber mental echt herausfordernd!

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

Französische Sternstunden

PARAGLIDING WORLD CUP

Gleitschirm Weltcup Superfinale 2014 in Denizli, Türkei

Text Marc Wensauer | Fotos Thomas Ide

Die Teilnehmer

Seit 2009 endet die jährliche Weltcup-tour mit dem Superfinale, für das sich die Weltcup-piloten während der Saison qualifizieren. Allerdings verzichteten dieses Jahr einige Spitzenpiloten, insbesondere aus Österreich und der Schweiz, auf die Teilnahme. Die entstandenen Lücken füllte der Weltcup mit weiter hinten platzierten Piloten der Qualifikation. Damit ergaben sich optimale Voraussetzungen für das französische Team, welches mit 34 Piloten das größte war.

seinen berühmten Sinterterrassen täglich derart von Tagestouristen überrollt, dass die knapp über 100 Piloten nicht weiter ins Gewicht fielen. Genau genommen nahm der Ort überhaupt keine Notiz vom Wettbewerb.

Das hätten die Piloten leicht verschmerzt, wenn die Flugbedingungen eines Superfinales würdig gewesen wären. Doch die Entscheidung, den Wettbewerb hier erst im Herbst durchzuführen, erwies sich als schlecht. Die ersten fünf Tage waren aufgrund der starken Winde nicht geeignet für einen Lauf. Dabei rächte sich insbesondere, dass Denizli keinen geeigneten Startplatz für die vorherrschenden Nordwinde hat. Letztlich besserte sich das Wetter und es ergaben sich sechs Tasks, davon drei bei guten Bedingungen und drei bei sehr stabilen Bedingungen. Diese sorgten bei vielen Piloten zusammen mit der lieblosen Organisation für Frust. Diejenigen Piloten, die zuhause geblieben waren, behielten damit teilweise Recht.



Das deutsche Team: von links René Bormann, Andreas Malecki, Marc Wensauer, Thomas Ide.

Die Rahmenbedingungen

Während sich an der Grenze zur Türkei die Augen der Welt auf das umkämpfte Kobane richteten, war vor Ort kaum etwas von der Weltpolitik zu spüren. Allerdings entgeht dem aufmerksamen Beobachter das Wirken von Erdogans AKP nicht. Die Portraits von Kemal Atatürk werden seltener, die Zahl der voll verschleierten Frauen nimmt zu. Davon abgesehen wird Denizli/Pamukkale mit

Die Taktik

Obwohl die aktuellen Weltcupregeln eine großzügige Streicherregelung vorsehen, war bei diesem Wettbewerb eher ein zurückhaltender Flugstil gefragt. Taktisches Risiko wurde meist überproportional bestraft. Das Lauern auf Fehler der Konkurrenten und Warten auf eine noch besser steigende Thermikblase war meist die bessere Taktik. So bewiesen die Sieger des Wettbewerbs eine hohe Konstanz und nahmen nicht zwangsläufig immer die schnellste Route. Auch die deutschen Andreas Ma-

lecki und Marc Wensauer passten sich an die Bedingungen gut an und erflogen gute Ergebnisse. Andreas schaffte dabei einen Tagessieg, wobei er sein gutes Gespür für schwache Flachlandthermik unter Beweis stellte und Marc überraschte mit einem sehr konstanten Flugstil, der ihn regelmäßig in die Spitze der Tageswertung brachte.



Am Startplatz von Pamukkale

Die Ergebnisse

Verdienter Sieger der Gesamtwertung wurde der junge Franzose Maxime Pinot, der konstant flog und gerade am letzten Tag mit einem überragenden Tagessieg keinen Zweifel an seiner aktuellen Form lies. Neben ihm stand mit Honorin Hamard ein weiterer Youngster aus Frankreich auf dem Podium. Dritter wurde Julien Wirtz, der aktuell wahrscheinlich vollkommenste Pilot des Weltcups, ebenfalls aus Frankreich. Die französischen Sternstunden komplettierte als erste Dame Laurie Genovese. Andreas Malecki und Marc Wensauer landeten auf Platz neun und zehn, wobei Marc mit seinem Gin der erste Pilot in den Top Ten war, der keinen Ozone flog.

Ausblick

Die Organisatoren des Gleitschirm Weltcups versprochen, zukünftig wieder für mehr Glanz des Superfinales zu sorgen. Dieses Format hat letztlich nur eine Daseinsberechtigung, wenn dort auch wirklich alle Besten der Besten gegeneinander antreten. Aus sportlicher Sicht bleibt zu hoffen, dass die anderen Hersteller zur WM im Januar 2015 die Leistungslücke zu Ozone schließen und damit für ausgeglichene Chancen sorgen. Es bleibt festzustellen, dass das hervorragende Abschneiden von jungen französischen Piloten nicht von ungefähr kommt. Frankreich kann auf einen großen Talentpool in den Gleitschirmclubs zurückgreifen. Diese Piloten sind ehrgeizig und engagiert und erhalten im Gegenzug eine einzigartige Förderung. Insbesondere die Arbeit des Teamchefs Didier Maturin muss man lobend erwähnen, der bei Weltcups immer mitfliegt und seine Piloten täglich mit Tipps versorgt. Leider macht sich derzeit der deutsche Nachwuchs bei Wettbewerben rar. Hier muss für die Zukunft gegengesteuert werden, um nicht den Anschluss zu verpassen.



Teamwertung
Ozone 1. Platz,
vorne Andreas
Malecki

Gesamtwertung

1.	Maxime PINOT	FRA	Ozone Enzo 2
2.	Honorin HAMARD	FRA	Ozone Enzo 2
3.	Julien WIRTZ	FRA	Ozone Enzo 2
9.	Andreas MALECKI	GER	Ozone Enzo 2
10.	Marc WENSAUER	GER	Gin Boomerang 9
54.	Thomas IDE	GER	Ozone Enzo 2
98.	Rene BORMANN	GER	Ozone Enzo 2

Damenwertung

1.	Laurie GENOVESE	FRA	Ozone Enzo 2
2.	Keiko HIRAKI	JPN	Ozone Enzo 2
3.	Yuki SATO	JPN	Niviuk Icepeak 7

Dank an unseren Sponsor Flugschule Adventure Sports Lengries



Aufrüsten in der Competition Class

Bei der WM in Kolumbien liefern sich Gin, Niviuk und Ozone eine Materialschlacht

Text Lucian Haas

Vom 10. bis 25. Januar 2015 richten sich viele Blicke von Gleitschirmpiloten nach Kolumbien. Dort findet in Roldanillo die 14. Gleitschirm-Weltmeisterschaft der FAI statt. Bei dem Wettbewerb gibt es eine Premiere. Zum ersten Mal werden bei einer WM Schirme fliegen, die nicht mehr auf Basis der EN-Norm, sondern gemäß den Regeln der neuen FAI CIVL Competition Class (CCC) zugelassen wurden.

Deutlich mehr als Ozone haben die Konkurrenten Gin und Niviuk investiert. Sie schicken als Neukonstruktionen mit CCC-Zulassung den Boomerang 10 beziehungsweise den Icepeak 8 ins Rennen – in der Hoffnung, damit leistungsmäßig wieder eindeutig zu Ozone aufschließen zu können.

Vor allem Niviuk hat diesmal einen großen Sprung gewagt und in der Näh-, Material, aber auch Kostenschlacht nachgezogen. Der

neue Icepeak 8 besitzt 99 Zellen (beim Vorgänger IP7 Pro waren es noch 80). Damit spielt der Schirm von der Komplexität her – mit mehr als 2.000 zu vernähenden Einzelteilen – in der gleichen Liga wie Enzo 2 (101 Zellen) und Boomerang 9 und 10 (jeweils 96 Zellen).

Zum Trend bei den Wettbewerbsschirmen gehört auch modernster Leichtbau: Sowohl die Kappen des Enzo 2, als auch die von Boomerang 10 und Icepeak 8 sind größtenteils aus dem 27-Gramm-Tuch von Porcher gefertigt. Nur an der Eintrittskante sind noch schwerere Tuchqualitäten verbaut.

Niviuk glänzt zudem bei den eingesetzten Stäbchen, und zwar metallisch. Zur Formgebung des Segels kommt kein Nylonraht mehr zum Einsatz, sondern erstmals echter Draht aus dem titanhaltigen, superflexiblen Metall Nitinol. Die Hoffnung dahinter ist, dank der größeren Eigenspannung des Metalls den Stoff an der Eintrittskante noch faltenfreier in Form zu drücken. Sollte sich das tatsächlich in Leistungsvorteilen niederschlagen, könnte sich diese Bauweise in Zukunft vielleicht auch in wettbewerbsorientierten Serienschirmen wiederfinden. ▢



Wettstreit der CCC-Vielzeller: Niviuk Icepeak 8, Ozone Enzo 2 und Gin Boomerang 10

Aktuell gibt es nur drei Modelle, die schon den CCC-Anforderungen entsprechen. Die Hersteller haben dafür unterschiedlichen Entwicklungsaufwand betrieben. Ozone geht weiterhin mit dem Enzo 2 an den Start. Dieser dominierte nahezu alle Wettbewerbe des vergangenen Jahres und gilt noch als Leistungsbenchmark. Um der CCC zu genügen, musste der Enzo 2 nur etwas nachgerüstet werden. Zum offiziellen Nachrüstkit gehören neben verstärkten Galerieleinen neue Tragegurte. Diese besitzen nun ein eingenähtes Band zwischen A- und B-Gurten. Es dient als Begrenzer, der das Herabziehen (Beschleunigen) der A-Ebene gegenüber der B-Ebene limitiert.



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

**WIR HABEN LEISTUNG MIT
SICHERHEIT AUSGESTATTET,
DAMIT AUCH DEIN
WOHLBEFINDEN
AUFTRIEB BEKOMMT.**



9,8



Dokdo 20
Dokdo 30

Infinity steht für endlosen Flugspaß mit maximaler Sicherheitsreserve. Konzipiert wurde der Schirm als Allrounder mit dem klaren Ziel einer möglichst tiefen B-Einstufung. Er richtet sich an talentierte Anfänger, genauso wie an Aufsteiger und Umsteiger, die großen Wert auf den Wohlfühlfaktor legen. Dennoch überrascht der Flügel mit einer performanten Steigleistung. Erhältlich in den Größen: XS, S, SM, M, L.

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de



SAFE FUN



FOTO TILL GOTTRATH

Biotech Bordairlineserie

Fliegen und Laufen - Sebastian Huber dominiert

Text Thomas Hofbauer

Begonnen hat die Geschichte von Bordairline 2008 mit nur einem einzelnen Rennen. Heli Eichholzer, der Gewinner des ersten Rennens, hatte auch die Idee, daraus eine komplette Rennserie, die Biotech Bordairlineserie, zu machen. Seit 2009 findet die Adventure Rennserie der besonderen Art, eine Mischung aus Paragleiten und Querfeldeinlauf, bei der es nicht nur auf Flugtechnik, sondern auch auf Taktik, Navigation und körperliche Fitness ankommt, statt.

Im Starterfeld der letzten Jahre fanden sich viele bekannte Namen wie Heli Eichholzer (vielfacher österreichischer Staatsmeister und X-Alpsteilnehmer), Paul Guschlbauer (X-Alpsteilnehmer), Thomas Hofbauer (X-Alpsteilnehmer), Sebastian Huber (Bordairline-Sieger 2013 + 2014) und der Schweizer Welt- und Europameister und 3-fache X-Alps Gewinner Chrigel Maurer.

Die Bordairline Serie hat sich als Wettbewerbsformat in der Szene etabliert und ist mittlerweile ein Adventure Rennen für alle, die X-Alps Luft schnuppern wollen. Nicht unbegründet war die Serie auch schon öfters ein Sprungbrett für einen heiß begehrten X-Alps Start, den schon Athleten wie Paul Guschlbauer, Thomas Hofbauer, Gerald Gold und Sebastian Huber für sich nutzen konnten.

Die Regeln sind denkbar einfach (sie wurden zum größten Teil von dem zur Gesamtwertung zählenden Crossalpsbewerbes übernommen): Der Start erfolgt am Renntag um 8 Uhr am jeweiligen Austragungsort (2015 sind Rennen in Deutschland, Österreich, Ita-

lien und eventuell in Slowenien und der Schweiz geplant). Von dort aus gilt es, sich zu Fuß und fliegend mit der kompletten Flug-ausrüstung möglichst weit vom Startpunkt zu entfernen, um spätestens nach 33 Stunden am nächsten Tag um 17 Uhr wieder am Ausgangspunkt anzugelangen – die direkte Linie zählt, die Nutzung von Bergbahnen und anderen Verkehrsmitteln ist verboten, mindestens 20 % der Strecke müssen dabei geflogen werden. Wer es bis 17 Uhr nicht retour ins Ziel schafft, erhält Strafpunkte. Eine der Schwierigkeiten liegt also in der Wahl des Wendepunktes, bzw. darin, am ersten Bewerbstag festzulegen, welche Strecke man sich für den zweiten Renntag zumutet.

Voriges Jahr wurden drei Bordairlinebewerbe ausgetragen. Diese und der Crossalpsbewerb an der Hochries zählen jeweils zu einer Gesamtwertung, die Sebastian Huber 2014 knapp vor Thomas Hofbauer und Willi Ludwig gewann. Die Gesamtsieger der letzten Jahre waren: 2009 Paul Guschlbauer, 2010 Martin Steinbichler, 2011 und 2012 Thomas Hofbauer, 2013 und 2014 Sebastian Huber.

Für 2015 hat sich das Organisationsteam rund um Petra Vorderegger und Norbert Langbrandtner einige neue Highlights, wie zum Beispiel eine Teamwertung, einfallen lassen. Dies soll sowohl mehr Renneinsteiger zur Teilnahme motivieren, als auch die Teilnehmer allgemein dazu anspornen, ihre persönlichen Grenzen kennenzulernen. Infos gibt's auf www.bordairline.com

Dolomitenmann 2014

Paul Guschlbauer gewinnt - skywalk dominiert

Er gilt als härtester Team-Wettbewerb der Welt: der Dolomitenmann. Bei dem jedes Jahr von Red Bull in den Lienzer Dolomiten organisierten Event kämpfen Bergläufer, Mountainbiker, Kajakfahrer und Gleitschirmflieger mit Adrenalin gegen Schmerzen und Überlastung. Nach 2010 und 2013 konnte skywalk-Teampilot Paul Guschlbauer seinen dritten Sieg feiern.

Paul Guschlbauer fand damit Aufnahme in der legendären Hall of Fame des Red Bull Dolomitenmann. Mit seinem dritten Sieg seit 2010 steht der 30-jährige Athlet nun auf einer Stufe mit Weltklasse-Mountainbikern, Kajakfahrern und Bergläufern.

Unterwegs war der skywalk-Teampilot bei der 27. Auflage des Extremwettbewerbs mit einem 14er TONIC. Ca. 30% des gesamten Startfeldes setzte auf skywalks X-Wing - einen Flügel, der mit seinem geringen Gewicht, Top-Starteigenschaften, hoher Maximalgeschwindigkeit und sehr guter Gleitleistung perfekt für den Wettbewerb geeignet ist. Das Podium teilte sich Paul Guschlbauer mit Jakob Hermann und Aaron Durogati. Alex Höllwarth, skywalk-Konstrukteur und -Testpilot, erreichte in der Gleitschirm-Einzelwertung einen hervorragenden 5. Platz und belegte mit seinem Team Kolland Top Sport den 2. Platz im Gesamtklassement.

Mehr über den Red Bull Dolomitenmann: redbulldolomitenmann.com



IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAcC, 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 08022-857730

Anzeigen: Gerhard Peter anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 192 März - Termin 2. Januar 2015

Ausgabe 193 Mai - Termin 2. März 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: 35.400

Titel: Profly/Swing

Anzeige

Harzer Gleitschirmschule & Shop

Schulung seit 1987
Berg - Winde - Tandem - Reisen

Fliegen ist geil!

Windensport seit 1990

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

parashop.at Top Service & Reparaturen

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)**

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.

The logo for HDI, consisting of the letters 'HDI' in a bold, green, sans-serif font. The letter 'H' has a red horizontal bar across its middle.

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: 1.11.2014 HDI Gerling

ANZEIGE

Halter-Haftpflicht PLUS

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.) Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung € 49,40
Mit Selbstbeteiligung € 43,70
(SB gilt nicht für Bergelkosten)

NEU!



Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.) Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes. Ohne Selbstbeteiligung € 55,20
Mit Selbstbeteiligung € 46,60
(SB gilt nicht für Bergelkosten)

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 berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

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

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
83,60 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
153,50 €

Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.) Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.

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.

Deckung: weltweit
 Europa
 Deutschland

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.

SENSIS

... YOUR SIXTH SENSE

... UND WAS
HAST DU DIR
FÜR 2015
VORGENOMMEN?

➤ JETZT PROBEFLIEGEN!



Du willst mehr über den SENSIS wissen? Scanne den QR-Code oder frag deinen Händler.

www.swing.de | Gleitschirme | Mini Wings | Speed Flyer | Gurtzeuge | Rettungsfallschirme

