

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

194



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
www.hotsport.de
info@hotsport.de



Papillon Paragliding - Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH

Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld
Tel. 06654-7548
www.papillon.aero
info@papillon.aero



Harzer Gleitschirmschule

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



Flatland Paragliding

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



Flugschule Siegen

Eisenhutstraße 48, 57080 Siegen
Tel. 0271-381503
www.flugschule-siegen.de
info@flugschule-siegen.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



Flugschule Hironde

Untergasse 27
69469 Weinheim
Tel. 0152-01747211
http://fs-hironde.de
info@fs-hironde.de



Luftikus Eugens Flugschule

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



GlideZeit Flugschule Tübingen

Albertstraße 3, 72074 Tübingen
Tel. 07071-959944
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de



Flugschule Göppingen GmbH

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



Sky-Team Paragliding Michael Wagner

Schwarzwaldstraße 30, 76593 Gernsbach
Tel. 07224-993365
www.sky-team.de
info@sky-team.de



Drachen & Gleitschirmschule Skytec

Langackerweg 7, 79115 Freiburg
Tel. 0761-4766391
www.skytec.de
info@skytec.de



Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule

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



Flugschule Chiemsee GmbH + Co.KG

Am Hofbühl 3c, 83229 Aschau
Tel. 08052-9494
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de



Süddeutsche Gleitschirmschule

PPC Chiemsee GmbH
Am Balsberg, 83246 Unterwössen
Tel. 08641-7575
www.einfachfliegen.de
office@ppc-chiemsee.de



Freiraum | Achim Joos & Flugschule Luftikus

Bärngschwendt 6, 83324 Ruhpolding
Tel. 08663-4198969
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de



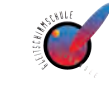
Flugschule Adventure-Sports

Gilgenhöfe 28, 83661 Lenggries
Tel. 08042-9486
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de



Gleitschirmschule Tegernsee GmbH

Tegernseer Straße 88, 83700 Reitrain
Tel. 08022-2556
www.gleitschirmschule-tegernsee.de
info@gleitschirmschule-tegernsee.de



Flugschule Mergenthaler GmbH

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



Flugschule Rohrmeier

Salzweg 37, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9328
www.flugschule-rohrmeier.de
info@flugschule-rohrmeier.de



Flugschule Grenzenlos

Sudetenstr. 1, 87527 Sonthofen
Tel. 0176-24965348
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
www.oase-paragliding.de
info@oase-paragliding.de



1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH

Am Sandbühl 10, 87669 Rieden am Forggensee
Tel. 08362-37038
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de



Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl

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



Flugschule Achensee Eki Maute GmbH

Talstation Karwendelbahn, A-6213 Pertisau
Tel. +43-5243-20134
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at



Flugschule Wildschönau-Tirol

A-6314 Niederau Nr. 217
Tel. +43-664-2622646
www.paragliding.at
info@paragliding.at



Flugschule Bregenzerwald

Jodok Moosbrugger GmbH
Wilbinger 483, A-6870 Bezaus
Tel. +43-5514-3177
www.gleitschirmschule.at
info@gleitschirmschule.at



Sky Club Austria Walter Schrempf

Moosheim 113, A-8962 Gröbmring
Tel. +43-3685-22333
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



Paragleitflugschule Airsthetik

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



Flugschule Aufwind Franz Rehrl

Dachstein 52, A-8972 Ramsau
Tel. +43-3687-81880 o. 82568
www.aufwind.at
office@aufwind.at



Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135, CH-6390 Engelberg
Tel. +41-41-6370707
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch



Gleitschirmschule Pappus Harald Huber

rue de l'église, F-68470 Fellingring
Tel. +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de



„Trainingsreisen bringen Dich weiter“

Sicherheitstraining

Rettungsgeräte-Training

Streckenflug

Thermikflug- und Flugtechnik

Soaring

Groundhandling

Neue, spannende Fluggebiete kennen lernen, ausgiebig Airtime sammeln und dabei von Profis betreut und trainiert werden. Spaß haben in einer Gruppe Gleichgesinnter und sein Können unter kompetenter Anleitung Tag für Tag verbessern. Trainingsreisen der SkyPerformance Center werden von DHV-Fluglehrern geleitet, die sich auskennen mit dem Wetter, den Fluggeländen und die keine Kompromisse bei der Sicherheit machen.





14

Korsika - Urlaub und Fliegen
Trauminsel für Outdoor-
Enthusiasten

DHV-Safety-Test
Folge 9
LTF A- und B-Schirme
im Härte-test



32



78



82



56

INHALT

INFO 194 JULI-AUGUST 2015

13 DHV-Wetter

Neu im Web

14 Korsika

Urlaub und Fliegen

22 Regionalversammlungen und DHV-Jahrestagung 2015

Einladung und Termine

26 Fliegen im Extremen

Besonderheiten und Gefahren

32 A- und B-Schirme im Test

Folge 9

46 Brennpunkt

Fliegen und Landwirtschaft

50 Mittelfristprognose

Gute Flugtage erkennen

56 Effektiv Soaren

Tipps und Tricks zum Obenbleiben

62 Vereine Briefe

Nachrichten

72 Walk&Fly

Der Schlern in Südtirol

78 Starkwind-Drachenstart

Partnerschaft am Startplatz

82 Starrflügel-Direktausbildung

Von der Fußgängerin zur Pilotin

84 DHV-XC

200 Km Flug vom 20 Meter Hügel

94 Wettbewerbe

- GS-PWC Worldcup in Brasilien
- Meldungen

STANDARDS

- 6 Wichtig - Neu - Kurz
- 10 Neu auf dem Markt
- 81 Shop
- 88 Testberichte
- 97 Impressum
- 99 Versicherungsprogramm



Titelfoto: Tristan Shu

Pilot: Baptiste Rousset

Spielereien an der Dune du Pyla, Frankreich



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

Hot Sport Sportschulen
Trainingsleiter Günther Gerkau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.hotspot.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
Trainingsleiter Walter Schrempf
Hallstätter See/Österreich
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



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



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



DHV empfohlene Simulatortrainings

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



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



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung

Thermikfliegen

Ausweichregeln in Österreich

Das Österreichische Verkehrsministerium hat per Erlass vom 2.6.2015 die Angleichung der speziellen Ausweichregeln für Segelflieger, Drachen- und Gleitschirmflieger an die Ausweichregeln der Europäischen Nachbarländer veranlasst.

Analog zur deutschen Flugbetriebsordnung (FBO) für Hängegleiten und Gleitsegeln werden die Österreichischen Flugschulen (die als Geländehalter zuständig für den Flugbetrieb sind) ersucht, folgenden Erlass des Österreichischen Bundesministers für Verkehr bezüglich Ausweichregeln umzusetzen:

„Gemäß §14 Abs. 4 und 5 LVR 2014 idF BgBi. II Nr. 297/2014 dürfen die verantwortlichen Geschäftsführer von Zivilluftfahrerschulen, deren Stellvertreter oder beauftragte Zivilfluglehrer die Zustimmung zur Inbetriebnahme von Hänge- und Paragleitern in Übungsbereichen nur mit Auflagen erteilen, wenn dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Derartige Auflagen können etwa lauten:

Fliegt ein Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in ein thermisches Aufwindgebiet ein, in dem sich bereits ein oder mehrere Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter befinden, so ist mit dem einfliegenden Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in der selben Richtung zu kreisen, wie mit den bereits in diesem Aufwindgebiet befindlichen Segelflugzeugen, Hänge- oder Paragleitern gekreist wird.

Einem im thermischen Aufwindgebiet schneller steigenden Hänge- bzw. Paragleiter oder Segelflugzeug ist auszuweichen, der obere hat dem von unten kommenden auszuweichen.“

In der Schweiz sind diese Regeln in der Schweizerischen Luftverkehrsordnung aufgeführt. In Deutschland und Österreich nicht in der LuftVO, weil bei der Europäischen Durchführungsverordnung (EU) Nr.923/2012 zur Vereinheitlichung der nationalen Luftverkehrsordnungen der EU-Mitgliedsstaaten die speziellen Belange der Segelflieger, Drachen- und Gleitschirmflieger nicht behandelt worden sind. Dies geschieht in den nationalen Flugbetriebsordnungen, um auf diesem Weg zu erreichen, dass die Piloten in Europa beim Thermikfliegen alle die gleichen Ausweichregeln anwenden, unabhängig davon, ob sie sich innerhalb eines Fluglandes befinden oder darüber hinaus.

Die vereinheitlichte EU-Regelung nennt als obersten Grundsatz im § 1 Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr: „(1) Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, dass Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.“ Was dies für das Thermikfliegen konkret bedeutet, führen die Flugbetriebsordnungen detailliert aus.

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.



Der Luftraum über dem Oberland ist zu recht auch für Gleitschirmflieger gesperrt, weil von diesem eine massive Gefährdung für das leibliche Wohl der G7-Gäste ausgeht.

Karikatur von Hans Reiser im Tölzer Kurier vom 6./7. Juni 2015

DHV

Neubau der Geschäftsstelle

Die DHV-Jahrestagung hat beschlossen, in Gmund am Tegernsee eine Geschäftsstelle zu bauen. Die Planungen sind weitgehend abgeschlossen. Der Baubeginn ist für Frühjahr 2016 geplant. Der DHV wird die Bauaufträge im Herbst 2015 vergeben.

Interessierte Firmen können sich bis zum 31.7.2015 bewerben.

Weitere Infos unter
www.dhv.de/web/verband/bewerbung_neubau



Gelände Nordhelle

Gastflugbeschränkung ausgeweitet

Auf Grund der aktuellen Situation (Sperrung bzw. generelle Gastflugverbote in mehreren umliegenden Fluggeländen) und diverser Vorkommnisse wegen Überfüllung (gefährliche Annäherungen, Berührung mit Beinahe-Kollision, Außenlandungen etc.) trifft der GSC Nordhelle aus Gründen der Flugsicherheit und Erhaltung des Fluggeländes folgende, ab sofort geltende Regelungen:

Top 1: Die Gästeliste wird grundsätzlich bei 14 Gastpiloten (1. Seite Gastpilotenliste) geschlossen. Wartelisten werden nicht angelegt. Dies gilt ab sofort auch an Wochentagen!

Top 2: Landungen mit Gleitschirmen auf der Drachenlandewiese sind untersagt!

Infos und Kontakt: GSC Nordhelle, www.flugschule-oberberg.de

Bekanntmachung

Aufhebung ED-R 110 und ED-R 115

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) informiert die DFS über die 19. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen. Die Bekanntmachung beinhaltet die Aufhebung der Flugbeschränkungsgebiete ED-R 110 (Borkenberge) und ED-R 115 (Haltern) zum 01.06.2015.

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
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



Drachenfliegen Tegernsee
Grünboden 1
83727 Schliersee
Tel. 0170-5401144
info@drachenfliegen-tegernsee.de
www.drachenfliegen-tegernsee.de

Flugschule Schwangau

Füssener Straße 5
87645 Schwangau
Tel. 08362-9262323
info@flugschule-schwangau.de
www.flugschule-schwangau.de



Flugschule Tegelfberg
Sesselbahnstr. 8
87642 Halblech-Buching
Tel. 08368-9143019
flugschule.tegelfberg@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



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.



DHV

Windkraftanlagen und Fluggelände

Ende 2014 drehten sich deutschlandweit die Rotoren von rund 24.900 Anlagen im Wind. Die größten von ihnen ragen bis zu 200 Meter in den Himmel und es werden immer mehr. Sie werden insgesamt größer, höher und damit auch zunehmend ein Problem für den Luftsport.

Denn das Ziel der Bundesregierung ist noch lange nicht erreicht. Bis 2035 soll der Energieanteil der Stromerzeugung aus Sonne, Wind & Co 55 bis 60% betragen. Um das zu realisieren, laufen die Planungen der Windkraftbetreiber auf Hochtouren. Bundesweit sind sie auf der Suche nach geeigneten Standorten. Betroffen sind auch einige Fluggelände für Drachen und Gleitschirme.

Die Auswirkungen von Windkraftanlagen auf Drachen und Gleitschirme werden seit April 2013 durch den DHV untersucht. Im April 2015 wurden erste Versuche mit Rauchpatronen zur Visualisierung der Turbulenzen im Lee einer Anlage in Baden-Württemberg durchgeführt und Testflüge vorgenommen. Weitere Messflüge folgen in Hessen und Schleswig-Holstein. Die Ergebnisse werden im Herbst veröffentlicht.

AKTUELLE DRACHEN-NACHPRÜFUNGSBETRIEBE

Bautek Fluggeräte GmbH
Deltanick / Nick Kuschmierz
Drachenservice Achim Kühnle
Finsterwalder GmbH



Fliegerböhm
Seedwings Airsports GmbH
Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG

Vollmacht für Regionalversammlungen 2015

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

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

(Name des Bevollmächtigten)

Sicherheitsmitteilungen



Infos auf www.dhv.de unter Sicherheitsmitteilungen (rechte Spalte)

Damit ihr immer aktuell informiert werdet, tragt euch bitte auf www.dhv.de unter Mitgliederservice in die Mailingliste ein.

Sicherheitsmitteilung für GS-Doppelsitzer-Pilotengurtzeuge Sup Air Walibi2 und Sup Air Evasion2



Der Hersteller Sup Air hat für die beiden genannten Gurtzeuge eine Sicherheitsmitteilung bezüglich erhöhter Auslösekräfte des Rettungsgerätgriffes veröffentlicht.

Der DHV hatte den Hersteller am 17.3.2015 über die bei einem Turnhallen-Rettungsgerätetraining aufgetretene Blockade des Auslösegriffs bei einem Walibi 2 informiert. Erst auf eine erneute Aufforderung zur Stellungnahme bezüglich der bei einer Unfalluntersuchung festgestellten wahrscheinlichen Blockade des Auslösegriffs bei einem Evasion 2, informierte Sup Air den DHV über die Sicherheitsmitteilung. Diese war am 29.4.2015 in englischer Sprache und am 11.5.2015 in deutscher Sprache auf der Website von Sup Air veröffentlicht worden. Eine erste Veröffentlichung in französischer Sprache ist, nach Angaben von Sup Air, am 31.3.2015 erfolgt. Infos unter: <http://supair.com/>

Sicherheitsmitteilung für U-Turn Infinity 4



Der Hersteller U-Turn hat eine Sicherheitsmitteilung für die Muster Infinty 4 veröffentlicht. Einige Geräte sind von einer fehlerhaften Charge Tuch betroffen. Infos unter: www.u-turn.de

Sicherheitsmitteilung für GIN Genie Race 3



Der Hersteller GIN-Gliders hat eine wichtige Sicherheitsmitteilung zum Gleitschirm-Gurtzeug Genie Race 3 veröffentlicht. Diese betrifft die Festigkeit der Rettungsgeräte-Verbindungsleine.

Infos unter: <http://gingliders.com>

Sicherheitsmitteilung für Hängegleiter Funky 15 DHV 01-0416-06, Funky 17 DHV 01-0417-06



Bei Geräten der Muster Funky 15 und Funky 17 wurden im Zuge von Nachprüfungen zu niedrige Abspannhöhen festgestellt. Dies kann verschiedene Ursachen haben. Die Firma Seedwings Airsports GmbH erlässt, in Absprache mit dem DHV, folgende

Sicherheitsmitteilung:

Bei allen Funky 15 und 17 sind die Abspannhöhen zu kontrollieren. Die Kontrolle kann vom Halter selbst vorgenommen werden und muss vor dem nächsten Flug erfolgen. Bei festgestellten Abweichungen der Abspannhöhen von den Maßen des DHV-Luftsportgeräte-Kennblatts ist der Hersteller zu kontaktieren.

Luftsportgeräte-Kennblatt Funky 15:

www.dhv.de/dbfiles/tmo/datenblaetter/K_01-0416-06.pdf

Luftsportgeräte-Kennblatt Funky 17:

www.dhv.de/dbfiles/tmo/datenblaetter/K_01-0417-06.pdf

Allgemeine Anleitung für die Kontrolle der Pitch-Einstellung bei Hängegleitern: www.dhv.de/web/piloteninfos/drachenflugwelt/drachen-news/pitch-beim-drachen

Seedwings Airsports GmbH, Schlitters 63, A-6262 Schlitters

Tel. +43 (0)5288-727 30, office@seedwings.eu, www.seedwings.eu

18.06.2015, Michael Möller, Geschäftsführer/CEO

Sicherheitsmitteilung Icaro Cyber TE S DHV GS-01-2000-12



Der Hersteller ICARO hat für das Muster Cyber TE, Größe S, DHV GS-01-2000-12, eine Sicherheitsmitteilung veröffentlicht. In einem Fall waren bei einem

Muster der Größe S Tragegurte der Größe M montiert,

was zu einer Verlängerung des maximalen Beschleunigerweges geführt hat.

Infos unter: www.icaro-paragliders.de

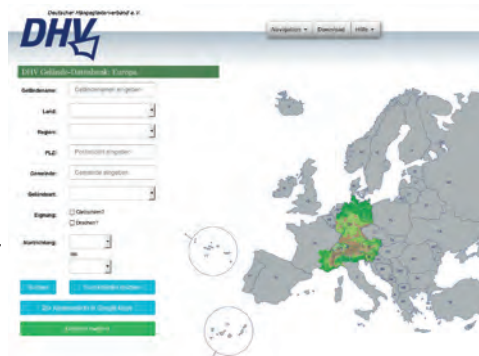
DHV

Geländedatenbank mit Europa freigeschaltet

Neben knapp 1.000 Fluggeländen in Deutschland und mehr als 1.000 Fluggeländen in den Alpen findet ihr jetzt neu über 2.000 Fluggelände für Drachen- und Gleitschirme in zahlreichen Ländern Europas: www.dhv.de/db3/gelaende

Unterstützt uns tatkräftig beim weiteren Ausbau der Europa-Fluggeländedatenbank und sendet uns ergänzende Informationen zu den Fluggeländen zu. Über Buttons auf den Seiten der Geländedatenbank könnt ihr uns bequem Änderungen melden, neue Fluggelände melden oder uns eure Fotos, Videos, Links, ect. zusenden.

E-Mail: gelaendeinfo@dhv.de





Skywalk Red Bull X-Alps-Kollektion

Für die Red Bull-X-Alps 2015 haben skywalk und Salewa als Sponsoren eine gemeinsame Kollektion mit besonders leichten, atmungsaktiven, wind- und wetterdichten Kleidungsstücken aufgelegt. Im Fokus steht der Hike & fly-Gedanke.
Infos: shop.skywalk.info

Para-Service Service rund um den Gleitschirm

Wolfgang Marxt, bereits jahrelang als Werkstattleiter und Fluglehrer in der Szene bekannt, hat sich nun mit professionellen 2-Jahres-Checks, Reparaturen und dem Packen von Rettern selbständig gemacht. Die Werkstatt von Para-Service liegt in Bad Feilnbach und ist zentral vom Inntal zu erreichen.
Infos: www.para-service.de



AirCross 4 Jahre Vollkasko

Auf neue Schirme gibt AirCross ein Vollkaskoversprechen, das nach einem Jahr mit einem jährlichen Check auf bis zu 4 Jahre verlängert werden kann. AirCross repariert den Schirm bis zu einem Schaden von 1.000 € kostenlos.
Infos: www.aircross.eu/net/vollkasko

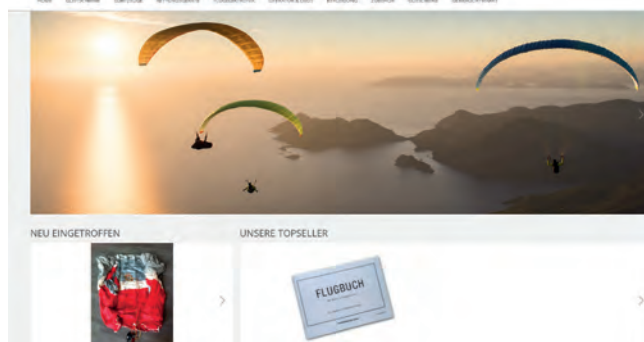


Neue Websites



DHV-Jugend

Die Homepage der DHV-Jugend erstrahlt in neuem Glanz. Zahlreiche Bilder und Berichte zu den Events und Aktivitäten laden zum Stöbern ein. Alle jugendlichen Gleitschirm- und Drachenflieger des DHV bis einschließlich 28 Jahre sind herzlich willkommen, die kostenlosen Events der DHV-Jugend zu besuchen.
Infos: www.dhv-jugend.de



FS Chiemsee eröffnet Webshop

Die Flugschule Chiemsee präsentiert ihren neuen Webshop. Zu finden unter www.gleitschirm-profi.de oder direkt über die Website der Flugschule. Der neue Shop bietet ein umfangreiches Sortiment an Flugequipment in modernem und einladendem Design. Neben PC auch Tablet und Smartphone tauglich.
Infos: www.flugschule-chiemsee.de



FS Achensee Low Budget Tour

Die Zwickmühle: Zeit, aber keine Kohle und nicht die Möglichkeiten für das betreute Gleitschirm-Reise-Abenteuer. Die Lösung: Die Low Budget Tour mit der Gleitschirmschule Achensee. Wenn man jung ist, hat man in der Regel viel Zeit aber wenig Geld. Im Alter sieht's meist umgekehrt aus. Die Gleitschirmschule Achensee will mit ihrem Projekt „Low Budget Tour“ aktiv an diesem ungeschriebenen Naturgesetz rütteln.

Infos: www.gleitschirmschule-achensee.at/reisen/low-budget-tour

Update Paragliding Map für Android

Die neue Version für Android hat folgende Features: Gelände-Ansicht, Lieblingsstartplätze als Favoriten, Position senden – im Notfall oder zum Abholen, Google Earth 3D Ansicht, uvm. Erhältlich im Google Play Store.

Infos: www.paraglidingmap.com



UP Horizon T-Shirt

UP legt für die Saison 2015 das beliebte Horizon T-Shirt in neuen Farben auf. Erhältlich in schwarz, grün, blau von S bis XL.

Infos: up-paragliders.com

innosnack Neuer Snack gegen den Hunger

Eine Fachjury hat den INNOBAR Energiesnack in diesem Jahr bereits mit einem Award ausgezeichnet. Was ist neu? Zum Einsatz kommt Isomaltulose, eine funktionelle Zuckerart, die eine verzögerte Glukose-freisetzung bewirkt. Erstmals ist dies in reiner Form möglich. So wird der Blutzuckerspiegel unter Kontrolle gehalten und der nächste Hunger kann maximal verzögert werden. Der Snack ist gut verträglich, vegan, glutenfrei, laktosefrei und frei von Zusatzstoffen.

Infos: www.innosnack.de



Nova Compression Bag

Mit einem neuen, absolut luft- und wasserdichten Compression Bag bringt NOVA eine Innovation auf den Gleitschirmmarkt. Inspiriert von Packsäcken, wie sie Paddler verwenden, hat der neue, rund 120 Gramm leichte, verschweißte Innenpacksack einen Rollverschluss mit Ventil zum Entlüften. Mit dem Compression Bag kann man seinen Schirm superklein packen und vor Regen, Schnee und vor allem Körperschweiß schützen – ganz wichtig beim Hike & Fly.

Infos: nova-wings.com



ZANIER Warme Finger für coole Flieger

Der Handschuh-Hersteller ZANIER präsentiert drei Modelle für den Einsatz beim Gleitschirm- und Drachensport. Den beheizbaren Flugsport-Handschuh AVIATOR.GTX für kalte Wetterbedingungen, den VEN-T-OUR.ZB 2.0, wenn es wärmer ist, und den AERO.ZB mit besonders komfortablem Tragegefühl. Alle drei sind mit spezieller Touch-Funktion zur Bedienung des Navigationsgeräts oder Smartphones ausgestattet.

Infos: www.zaniergloves.com

Neu mit DHV-Musterprüfung -

Alle Testberichte und Gerätedaten auf www.dhv.de in Technik



NOVA ION 3 light

Der Gleitschirm NOVA ION 3 light des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, L, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers
unter www.nova-wings.com



GIN Carrera+

Der Gleitschirm GIN Carrera+ des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in den Größen XL, XS, L, M und S erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers
unter www.gingliders.com



GIN GTO 2

Der Gleitschirm GIN GTO 2 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in der Größe XS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers
unter www.gingliders.com



Swing Nexus

Der Gleitschirm Swing Nexus des Herstellers Swing Flugsportgeräte GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, und L erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers
unter www.swing.de



GIN Bolero 5

Der Gleitschirm GIN Bolero 5 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in den Größen XL, XXS und XS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers
unter www.gingliders.com

DHV-Wetter neu im Web



Der Wetterbericht des DHV wird umfangreicher und neu gestaltet. Der Verband bietet Mitgliedern und allen Piloten auf seiner Website einen Ausblick auf das Flugwetter. Je nachdem, welche seriöse Voraussage bedingt durch die Wetterlage möglich ist, beschreibt der DHV-Wetterexperte Volker Schwanitz über einen Zeitraum von 3 bis zu 8 Tagen in kurzen Textpassagen, mit welchem Flugwetter Gleitschirm- und Drachenpiloten rechnen können. Der Text ist auf einer Seite untergebracht und nicht auf mehrere Unterseiten verteilt, somit muss sich auch bei schlechtem Mobilfunknetz nur eine Seite aufbauen.

Text Richard Brandl

Zweimal am Tag aktualisiert Volker seine Berichte, einmal in der Früh und einmal am Abend, abhängig von den ihm zur Verfügung stehenden aktuellen Daten.

Die Aufteilung erfolgt in drei Hauptregionen - Deutschland, Nord- und Südalpen. Nordalpen: Alles nördlich des Hauptkamms mit der Unterscheidung Alpenrand und inneralpin, in der Kernzone Vorarlberg bis Salzburg (incl. der Westbereiche: CH bis Zürich und der Ostbereiche: Östl. Salzburg bis Dachstein). Südalpen: Alles südlich des Hauptkamms mit Unterscheidung Alpenrand und inneralpin, in der Kernzone Gardasee bis SLO (incl. der Westbereiche: bis Laveno).

Regionale Abweichungen werden in den Texten hervorgehoben.

Um für einen schnellen Überblick zu sorgen, sind Tage oder einzelne Textteile farblich unterlegt. Grün steht für nutzbares Thermikwetter, grau für gestörtes Wetter und weiß ist ohne eindeutige Zuordnung, also der Tag nicht exakt vorhersagbar und örtlich mehr oder weniger nutzbar.

Natürlich gibt es immer den Wunsch nach regional noch detaillierteren Wettervorhersagen. Dies wäre ohne immensen Arbeitsaufwand jedoch nicht zuverlässig zu leisten. Wie schwierig das ist, sieht man bei professionellen Diensten wie dem Deutschen Wetterdienst oder Austrocontrol. Hier arbeiten Teams rund um die Uhr, trotzdem werden die Vorhersagen immer unzuverlässiger, je genauer die Angaben sein sollen. Schon eine Prognose des Streckenflugpotentials ist von vielen Parametern abhängig. Auch an überregionalen Tagen werden von guten oder

sehr guten Piloten in einigen Gebieten enorme Strecken geflogen. Hier sind die Piloten gefordert, abhängig von ihrem Flugstil, ihrem Ziel und ihrem Gebiet das persönliche Streckenpotential eines Tages einzuschätzen.

Auch eine immer wieder gewünschte Vorhersage der Turbulenzgefahr mit Stärkeinstufung ist nicht wirklich zuverlässig zu leisten. Hier würde eine falsche Sicherheit vermittelt werden, die mehr Gefahr bringt als Piloten schützt. „Der DHV hat doch gesagt, dass es heute fast nicht besonders turbulent ist, warum haut es mir jetzt meinen Schirm um die Ohren?“ Turbulenz hängt wetter- und geländebestimmt von vielen verschiedenen Faktoren ab, hier eine allgemein gültige Vorhersage treffen zu wollen, das wäre nicht nur unseriös, sondern schnell sogar fahrlässig. Volker schreibt außerdem im Forum ganz richtig, wenn man sich regelmäßig die Kommentare zu den im DHV-XC veröffentlichten Flügen anschaut, wird man erstaunt sein, wie örtlich, wie zeitweilig und auch wie sehr pilotenabhängig es ist, was als turbulent empfunden wird. Wetterlagen bedingte Turbulenz-Tendenzen sollten aus dem DHV-Wettertext zu entnehmen sein, z.B. : Starke/gradientstarke Thermik, auflebender Wind/Höhenwind, Föhn/föhnig. Dazu kommen dann die örtlichen gebiets- und talwindbedingten Turbulenzquellen und die persönliche Risikoeinstufung.

Für eine noch genauere und persönliche Wetterbetrachtung stehen unzählige Wet-

terportale zur Verfügung, die entweder in Textform oder visuell aufbereitet die aktuellsten Wetterinformationen und auf deren Basis auch großräumige und regionale Vorhersagen zur Verfügung stellen. Dies sind teilweise Angebote, die kostenfrei (manchmal nach Anmeldung) im Netz zu finden sind (zu finden in dieser Liste und im Länderwetter oder unter Wettergeschehen) und dies sind natürlich auch Bezahltdienste wie TopMeteo. Egal, ob ich als Pilot an meinem Hausberg unterwegs bin, im Urlaub neue Gebiete erkunde oder auf Streckenflügen Kilometer sammle, Wetter ist kein Konsumgut, das ich mir aus einem

Automaten ziehe, sondern ein Thema, mit dem ich mich als ernsthafter Flieger auch intensiv auseinandersetzen muss. Der Verband bietet seinen Mitgliedern dabei viel Unterstützung an, die persönliche Verantwortung bleibt jedoch immer individuell bei jedem

einzelnen Piloten. Wer für sich entscheidet, dass das Beschäftigen mit dem Wetter kein Thema, zu schwierig oder zu zeitintensiv ist, der sollte seine fliegerischen Ziele entsprechend anpassen. Das kann dann das Fliegen am sicheren und bekannten Hausberg im unterstützenden Umfeld eines Vereines sein oder das kann beispielsweise mit professioneller Hilfe von Flugschulen erfolgen.

Volker wird im neuen DHV-Wetter außerdem mit der Zeit sicher noch einige Änderungen und Anpassungen vornehmen und versuchen, die persönliche Auswertbarkeit immer weiter zu verbessern. ▢



Foto: Burkhard Martens



Korsika

Urlaub und Fliegen

Trauminsel für Outdoor-Enthusiasten

Text und Fotos Nina Brümmer und Burkhard Martens



Foto: Harmut Albert

Gumpenbaden, Mountainbiken,

Paddeln, und am Strand landen –

auf Korsika ist mit ein wenig

Abenteuerlust alles möglich.





Ein idyllischer See im

Restonica Tal und eine tolle Aussicht

in der Nähe der Policellu Gumpen



► Wo fährt man als Flieger im Herbst hin? Es sollte nicht zu weit weg und nicht zu teuer sein. Wärme und Baden wäre auch nicht schlecht. Der südliche Mittelmeerraum kam in die engere Wahl. Auf Sardinien war ich schon ein paar Mal und da so viele von Korsika schwärmten, sollte es diese Insel sein. In Urlaubsberichten las ich vom Gumpenwandern, im Internet recherchierte ich Fluggebiete, die Wassertemperatur dort sollte ca. 23°C betragen. Ein Wanderführer, ein Kanuführer, ein Bike- und ein Wohnmobilführer, kurz: „Womo-Führer“, kamen auch mit. Dass Ende September Anfang Oktober richtige Nebensaison ist, merkte ich bei der Fährbuchung. Moby-Lines hatte bei unserem Rückfahrttermin bereits den Betrieb eingestellt.

Die Überfahrt von Livorno nach Bastia dauert nur 4 Stunden. Der Womo-Führer umrundet die viertgrößte Insel im Mittelmeer von Norden über die Ostküste nach Süden und über die Westseite wieder nach oben. Die Insel ist sehr gebirgig, viele Regionen im Inselinneren erinnern an Alpentäler, der Monte Cinto ist immerhin 2.706 m hoch. Das ist für eine ca. 180 km lange und nur 80 km breite Insel doch recht gewaltig. Da wir keinen festen Plan hatten, folgten wir ganz grob dem Womo-Führer, er nimmt einem die manchmal lästige Suche nach schönen Stellplätzen zuverlässig ab. Mit unserem Navi sind wir immer exakt am Panorama-Übernachtungsplatz raus gekommen.

Unser erster Strand für die Nacht war an der Golomündung, ein super Spot zum Angeln. Nachdem ein Einheimischer einen ca. 70 cm langen Thunfisch an Land holte und er mir zeigte, wie er angelt, wollte ich es auch wissen. Das Feuerholz fürs Lagerfeuer war schon gesammelt, aber der Fisch wollte nicht beißen. Ich ließ die

Angel über Nacht im Wasser. Der Golo soll schön mit dem Kanu zu befahren sein, aber aus Wassermangel sah es eher schlecht aus. Später sollten wir feststellen, dass wohl alle Flüsse im Kanuführer nur im Frühjahr bei der Schneeschmelze genügend Wasser führen. Morgens bei der Angelkontrolle ging ich davon aus, auch einen riesigen Thunfisch am Haken gehabt zu haben. Zumindest war die Schnur komplett ausgerollt und dann in der Mitte gerissen. Der muss ganz schön groß gewesen sein, um das zu schaffen.

In den ersten Tagen war es windig und immer wieder regnerisch. Eines der Hauptfluggebiete der Inselostseite liegt bei Cervione, aufgrund des Wetters besichtigten wir es aber gar nicht. Eine tolle Bike-tour zum Ende der wildromantischen Ascoschlucht führte uns zu einem Rifugio am berühmten Wanderweg GR 20. Dieser verläuft quer durch die ganze

Insel und dauert ca. 3 Wochen. Wir waren erstaunt, wie viele Wanderer um diese Jahreszeit noch unterwegs waren.

Unser Wanderführer beschrieb eine Wanderung zu den Polischellu Gumpen. Es war super, eine unglaublich schöne Schlucht mit kaltem (ca. 18°C) kristallklarem Wasser. Wir erwanderten und durchschwammen mehrere Gumpen.

Wir übernachteten an tollen Stränden mit malerischen Sonnenuntergängen, das Meer hatte 24°C und war meist sehr klar, wenn es nicht gerade stürmte oder starken Wellengang hatte. Es gibt viele alte, meist verfallene Genuesertürme. Alte Wachtposten, welche die Insel im 17. Jahrhundert vor Übergriffen schützten. Eine schöne Wanderung zu einem Turm startet vom Plage Roccapina. Die bauten die Türme wirklich immer an imposanten Aussichtsstellen.





Foto: Kichigan

Die Asco-Schlucht,

eine Panoramastraße im Norden

und Bonifacio, die Stadt auf der Klippe

Ganz im Süden liegt die berühmte sehr touristische Hafenstadt Bonifacio. Die Altstadt liegt vor Angriffen geschützt auf den Steilfelsen, ein viel genutztes Fotomotiv. Wir nahmen unser Boot und erkundeten die Stadt von der Wasserseite. Die Stadt hat zwar nur 3.000 Einwohner, aber im Sommer muss es hier nur so wimmeln von Touries. Wir waren froh, erst im Herbst hier zu sein.

Endlich fliegen

Es stellte sich endlich eine starke Hochdrucklage ein. Wir beschlossen, zügig in die Fluggebiete um Ajaccio, der Geburtsstadt Napoleons, zu fahren. In der schönen Bucht von Liscia, ca. 20 km nördlich, fanden wir einen Campingplatz direkt am Wasser. Hier zahlten wir das erste Mal für zwei Übernachtungen. Viele Campingplätze liegen nämlich nicht direkt am Wasser und so war es meist schöner, wild am Wasser zu stehen. Mit den E-Bikes und zu Fuß erkundeten wir die Gebiete. Im Fluggebiet bei Appieto fanden wir einen Top-Startplatz vor. Ruhige herbstliche, schwache Thermik bescherte uns einen schönen Flug. Wir genossen die tolle Aussicht und landeten neben dem Campingplatz. Mit dem Bike holte ich das Auto zurück.

Fluggebiet San Sebastian, Strand Liscia

Aus dem Internet hatte ich einen weiteren Startplatz in der Nähe herausgesucht. Auf einer Passstraße geht es an Vero vorbei zum Punta Peccuraghia. Das Fluggebiet ist in der 50.000er Kompass-Karte sogar als Gleitschirmgebiet markiert. Als wir mit unserem Wohnmobil ankamen, staunten wir nicht schlecht, 30 Piloten waren schon oben. Wir bekamen eine Einweisung und erfuhren, dass hier ein ►



Foto: Hartmut Albert



Startplatz San Bastiano beim

Plage de Liscia, und auf

Strecke im Fluggebiet Vero



Freundschaftsfliegen stattfindet. Sogar französische Festlandpiloten waren extra angereist. Zuerst wollten wir recht dünn bekleidet fliegen, es war schließlich sehr warm. Aber als wir die ersten Piloten aufdrehen sahen, staunten wir, wie klein sie auf einmal waren.

Also zurück zum Bus und warme Sachen anziehen. Der Start aus der Waldschneise ist problemlos, der Wind steht perfekt an und der Startplatz ist mit grünen Matten ausgelegt. Die Thermik war mit 3-4 m Bärten recht stark. Wir konnten recht einfach, immer hoch, 15 km bis zum Pass auf die andere Inselseite, zum Monte d'Óro fliegen. Der ist immerhin 2.389 m hoch. Wir stiegen auf 3.000 m und hatten eine gigantische Aussicht auf das Meer im Osten und Westen. Die Landung am Abzweig zum Startplatz war etwas bockig, deshalb sollte man hier eher morgens bis frühen Nachmittag und nicht spät nachmittags, wenn der Seewind stärker wird, unterwegs sein. Alternativ kann man an thermischen Tagen auch aufdrehen und an den tollen Strand von Liscia fliegen.

Wir fuhren ins Landesinnere nach Corte, der alten Inselhauptstadt.

Corte

Die Restonica Schlucht dort ist landschaftlich sehr reizvoll, die manchmal sehr schmale Asphaltstraße überwindet auf 10 km 1.000 Höhenmeter. Zum Glück überholten uns auf den Mountainbikes jetzt im Herbst nicht mehr so viele Autos. An dem Wanderparkplatz auf 1.370 m war es trotzdem recht voll. ►

FLUGGEBIETE

San Bastiano: Von der D81 abzweigen nach Appietto, dort parken und zum höchsten Punkt des Dorfes laufen, westlich an einem kleinen neuen Schloss vorbei und dem Wanderweg ca. 200 Höhenmeter folgen. Der Startplatz ist schon aus der Ferne zu erahnen, eine macchiafreie Kuppe mit Windsack erwartet einen. GPS: N 42°01'15" O 008°45'18" H=660 m. Landeplatz an der Abzweigung der D81 nach Appietto, GPS: N 42°00'05", O 008°45'22", oder in der Bucht von Liscia am Strand neben dem empfehlenswerten Campingplatz „A Marina“. GPS: N 42°02'50", O 008°44'55".

Vero: Von der N193 nach Vero abbiegen durch Vero durch zum Pass Tartavello fahren. Ca. 100 m vor dem Pass rechts auf kurzer Schotterpiste bis zu den Antennen. Start in der Waldschneise nach NO. GPS: N 42°04'20" O 008°54'26" H=870 m. Der Landeplatz ist neben der Abzweigung direkt neben der N193, Schild mit Fluggebietsinformation vorhanden. Nur auf der Nordseite der großen Wiese landen. GPS: N 42°02'46" O 008°55'27" H=250 m. An der Bar am Landeplatz ist der Treffpunkt der Einheimischen. Treffpunkt im Herbst ca. 10.00 Uhr. Infos: www.lucifair.fr

Lozari: Eine 1,5 km lange sehr schlechte Schotterstraße führt 130 m hoch zu den Antennen, nördlich davon ist eine kleine aber ausreichend große Schneise von der Maccia befreit, GPS: 42°38'55" O 009°01'42" Landung am langen schönen Strand von Lozari

St. Florent: Westlich von St. Florent über die Häuseransammlung zum Startplatz auf die Kuppe wandern. GPS: N 42°40'11" O 009°17'40" H= 110 m. Landung auf der Wiese westlich der drei Campingplätze, GPS: N 42°40'25" O 009°17'24", oder am Strand. Infos zum Fliegen im Touriamt an der Hauptstraße. In St. Florent oder www.altore.com

Serra di Pigno: Auf der D81 von St. Florent zum Col de Teghime Richtung Bastia, nach 1 km links hoch zu der riesigen militärischen Antennenanlage. Dort schöner Start auf Matten nach Westen Richtung St. Florent. GPS: N 42°41'39" O 009°23'56" H=950 m. Auf keinen Fall Richtung Bastia fliegen, Flugverbot, Kontrollzone. Landung auf Wiesen in Richtung St. Florent, vorher begutachten.

Allgemeine Infos zum Fliegen auf Korsika:

www.corsica-isula.com/downloads/Corsican_Air_Sports.pdf oder www.paraglidingearth.com und www.paragliding365.com

Anfahrt: Führe über Livorno oder Genua nach Bastia. Kartenmaterial: 50.000er Kompass Karten. Die offizielle Infoseite: www.visit-corsica.com/de
Wer mit dem Wohnmobil unterwegs ist, sollte sich mal den Womo-Führer anschauen: www.womo.de Wanderführer Korsika von Rother.



Hinweise/Gefahren für Gelegenheitspiloten

Zum Fliegen im Allgemeinen:
Vero und Serra de Pigno sind mit Alpenflugbedingungen zu vergleichen. An thermisch aktiven Tagen ist hier mit starker Thermik zu rechnen.

Die direkten Küstenfluggebiete werden im laminaren Seewind befliegen, der ab Mittags einsetzt und bis zum Abend anhält. Starkwind kann gut am Meer an den sich immer stärker bildenden weißen Schaumkronen erkannt werden. Hier gilt wie immer: weit aufs Meer schauen, sind die vielen „white caps“ in Strandnähe, sollte man schon lange gelandet sein.



Der DHV empfiehlt Flugreisen mit DHV-anerkannten Flugschulen. Siehe www.dhv.de unter Travel&Training

Drachenfliegen auf Korsika

Die Fluggebiete Vero und Serra di Pigno sind auch für Drachenflieger interessant. Der Landeplatz in Vero ist sehr groß. Der Landeplatz zu Serra de Pigno verlangt eine eingehende Besichtigung. Die anderen Fluggebiete sind aufgrund des Fußmarsches eher nicht geeignet. Cervione, eins der Hauptfluggebiete, konnten wir wegen schlechten Wetters leider nicht befliegen.

Es gibt viele weitere Fluggebiete, die auf den Internetlinks (mit Telefonnummern der ortsansässigen Piloten) erkundet werden können. Die einheimischen Piloten, die wir getroffen haben, waren wirklich sehr hilfsbereit und sprachen alle Englisch.



Der Startplatz Vero bei Corte, der alten

Hauptstadt im Landesinneren und

der traumhafte See Capitello



- Die Wanderung über 600 Höhenmeter zum Melossee und weiter zum Lac de Capitello ist in jedem Führer beschrieben und lohnt sich wirklich.

Die erkundeten Startplätze bei Speloncato überzeugten uns nicht, dafür fanden wir am Strand bei Lozari eine kleine aber feine Soaringkante. Der Wind stand sehr schwach an, aber da die Klippe sehr steil ist, reicht so wenig Wind bereits zum Soaren.

Im Norden bei St. Florent gibt es weitere Startplätze. Der Flug vom 958 m hohen Serra de Pigno nach Westen wäre super gewesen, wenn es keinen Rückenwind gehabt hätte. Es gibt in St Florent auch einen kleinen Soaringhügel, aber leider kam auch hier der Wind von hinten. Das Wetter war gut und so erkundeten wir mit unserem Boot den Karibik Traumstrand Plage de Loto.

Die Nordspitze Korsikas besitzt wieder eine beeindruckende Panoramastraße. Die Busfahrer haben da oft ganz schöne Mühen, um die engen Kurven zu meistern.

In der Aliso Bucht fanden wir einen Top-Übernachtungsplatz und Feuerholz gab es auch genug.

Sonnenuntergang in der Alisobucht

Auf der Fahrradtour auf der Nordspitze fanden wir nicht den richtigen Weg, fuhren, trugen und schoben unsere schweren E-Bikes zwei Stunden durch enge Macciawege, genossen dabei tolle Ausichten und holten uns insgesamt 9 Plattfüße. Nächstes Mal fülle ich eine Reparaturflüssigkeit in die Schläuche, die soll das verhindern. Die fiesen kleinen dornigen Samenkapseln stechen immer stecknadelgroße Löcher in die Schläuche.

Am letzten Tag ging die Sonne genau hinter Elba auf, es war schier kitschig schön.

Es war unser erster aber sicher nicht letzter Besuch auf Korsika. In drei Wochen kann man einfach nicht alles anschauen. Korsika ist wirklich super und auch für Familienurlaub perfekt geeignet. Wer im Hochsommer fahren will, der muss unbedingt vorbuchen, sogar Campingplätze sind dann überlaufen, empfehlen kann man eher Mai/ Juni und September/Oktober. ◀



WIR HABEN DIE A-KLASSE REVOLUTIONIERT,

DAMIT DU MEHR HANDLING, MEHR
GLEITLEISTUNG, MEHR SICHERHEIT,
MIT DEUTLICH WENIGER STRESS
FLIEGEN KANNST.



Der EMOTION 3 bietet Sicherheit einer neuen Generation, dies wurde nun auch von offizieller Stelle bestätigt. Der EMOTION 3 schafft die hohen Anforderungen der **DHV Safety Class 2**. Überzeuge Dich selbst wieviel Spaßfaktor in dem Highend-A-Flügel steckt. Weitere Informationen bei deinem U-Turn-Competence Center oder unter: www.u-turn.de

* Größe SM



**Beginn
13:30 Uhr**

Alle DHV-Mitglieder sind

DHV Regional

Unterhaltsame und informative Vortragsreihe



Simon Winkler,
Testpilot, Referat Sicherheit und Technik

Einstellung des Gurtzeugs

Das Bindeglied zwischen
Pilot und Gleitschirm,
extrem wichtig für
Handling und Sicherheit.



Björn Klaassen, Gelände/Flugbetrieb

Brennpunkt Gelände

Podiumsdiskussion zu
aktuellen Problemen in
den Regionen.

Im Anschluss findet die Regionalversammlung statt, mit Diskussion

Einladung Regionalversammlung

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

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2014 (veröffentlicht im DHV Info 191)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 21. November 2015
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV Kommission
7. Sonstige Anträge

Stimmkartenausgabe

von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr
Vollmacht-Vordruck auf
Seite 8 oder als Download
unter www.dhv.de.

Die Vormittagsrunde für
Vereinsvorstände findet bei allen
Regionalversammlungen wieder
ab 10:00 Uhr statt.

herzlich eingeladen!



für jeden was

in 5 verschiedenen Regionen Deutschlands



Charlie Jöst, DHV-Vorstand

Video-Highlights 2015

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

Sicherheit und Technik

Karl Slezak berichtet Neues zur Flugsicherheit.



Karl Slezak, Sicherheit und Technik

regionaler Themen und Wahl der Delegierten zur DHV-Jahrestagung.

Termine und Orte

Regionalversammlung Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

3. Oktober 2015

Luftsportverein Neustadt-Glewe e.V., Am Flugplatz 1, 19306 Neustadt-Glewe

Ausrichter: Hamburger Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.

ca. 12 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

4. Oktober 2015

Lusatia Gaststätte, Löbauer Straße 26, 02625 Bautzen

Ausrichter: Leichtflieger-Oberlausitz e.V.

ca. 14 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Südwest (Baden-Württemberg)

10. Oktober 2015

Dorfscheune Lipburg, Ernst-Scheffelt-Straße 18a, 79410 Badenweiler (Ortsteil Lipburg)

Ausrichter: Hängegleiter Club Region Blauen

ca. 47 Delegierte zu wählen

Achtung: Parken im Ortskern nicht möglich. Parkmöglichkeiten gibt es außerhalb des Ortes. Die Clubmitglieder des HCRB weisen ein und organisieren einen Shuttlebus.

Regionalversammlung Südost (Bayern)

17. Oktober 2015

Bannwaldsee-Stadl, Münchner Straße 151, 87645 Schwangau (Nähe Tegellberg)

Ausrichter: DHV e.V.

ca. 56 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)

24. Oktober 2015

Hofgut Kronenhof, Zeppelinstraße 10, 61352 Bad Homburg v.d. H.

Ausrichter: Drachen- und Gleitschirmclub Frankfurt-Rhein-Main e.V.

ca. 51 Delegierte zu wählen

**Beginn
13:30 Uhr**



DHV-Jahrestagung 2015

Für Delegierte

Samstag, 21. November 2015

Beginn: 13:00 Uhr

Stadthalle Alsfeld, Jahnstraße 14, 36304 Alsfeld

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2014 (veröffentlicht im DHV Info 191)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Vorsitzenden und des Sportvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Anträge
9. Wirtschaftsplan für 2016
10. Ausrichter der Jahrestagung 2016

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.



Das pittoreske Städtchen ist auch touristisch eine Reise wert.

Einladung an alle!

XC-Sportlertag

Sonntag, 22. November 2015

Beginn: 10:00 Uhr

Stadthalle Alsfeld
Jahnstraße 14, 36304 Alsfeld

Großer *DHV*  XC Event
mit Siegerehrung

Erstklassige Filmbeiträge, Vorträge, Siegerehrungen...

Foto: Martin Scheel



Foto: Tristan Shu



Für alle Mitglieder



Fliegen im Extremen

Auf einen Gipfel steigen, seinen Schirm auspacken und wenig später vor dem Gasthaus im Tal landen - genau dafür war der Gleitschirm ursprünglich gedacht.

In den Anfangszeiten waren lange Flüge nur möglich, wenn man möglichst hoch startete, was die Piloten in immer größere Höhen trieb. Dort stellten sie allerdings schnell fest, dass da oben so ziemlich alles anders ist.

Text und Fotos Michael Nesler



**Ostgrönland:
Erstbegehung
und Flug von einem
namenlosen Gipfel im
Kuumit-Tal**

Doch was versteht man unter Hochgebirge? Klar, Himalaya und Anden sind Hochgebirge, der Mont Blanc auch. Für einen Flachlandflieger ist vermutlich schon der Flug vom Monte Grappa ein Hochgebirgserlebnis. Für unsere Fliegerei würde ich sagen, dass Starts abseits der üblichen Fluggebiete auf weitgehend unbekannten Plätzen, fern von Seilbahn und Fahrstraßen sowie Abstiegszeiten zu Fuß von mehr als zwei Stunden als Hochgebirgsflüge bezeichnet werden können.

Ab etwa 3.000 Metern verändern sich Flugverhalten, Bedingungen und unser Körpergefühl spürbar. Über 4.000 Meter wird es schon recht sportlich, ab 5.500 Metern Höhe, bei weniger als der Hälfte der normalen Luftdichte, kommen Material und Pilot schnell an ihre Grenzen.

Echte Hochgebirgsflüge sind ein Pokerspiel

Die grundlegende Frage ist immer: Wie sind die Startbedingungen? Habe ich Wind, wenn ja, wie viel? Habe ich genug Anlaufstrecke? Bei unbekannten Bergen kann man sich bestenfalls vorher

über Google-Earth und die Höhenwindstationen ein Bild machen, was einen dann wirklich erwartet, bleibt ungewiss.

Damit sind wir beim der ersten Herausforderung: welcher Schirm? Bei wenig Wind, vor allem in großen Höhen, kurzen und unebenen Startplätzen möchte man möglichst schnell abheben. Da ist ein ultraleichter Minischirm oder gar Speedglider völlig ungeeignet. Klar, die Dinger machen Spaß auf langen Startplätzen, bei Sturm und in relativ geringer Höhe. Was heute oft als Bergsteigerschirm angepriesen wird, ist für echte Hochgebirgsstarts eher ungeeignet.

Der ideale Bergsteigerschirm hat viel Fläche, wiegt wenig, ist extrem einfach zu starten und gutmütig in Turbulenzen. Er sollte sehr gut gleiten und auch im Schnellflug stabil sein.

Man kann das Fliegen im Hochgebirge in zwei Gruppen einteilen: Jene, die das Ganze als Nahtoderfahrung betreiben und die, die nach einem anstrengenden Aufstieg genüsslich ins Tal gleiten wollen.

Erstere werden sich mit einem Speedrider bei Sturm vom Gipfel werfen, egal was sie draußen erwartet und oft ohne die geringste



Start unterhalb der Finailspitze in den Ötztaler Alpen, Höhe ca. 3.200 Meter.

- Möglichkeit, einen Startabbruch zu überleben. Nebel, Schneefall und böiger Wind wird sie kaum abhalten. Für diese Gruppe erübrigt es sich, etwas zu schreiben. In diesem Artikel geht es darum, möglichst sicher und angenehm im Hochgebirge zu starten und zu fliegen.

Tipps, die sich in der Praxis gut bewährt haben

Den größtmöglichen Schirm auswählen, der zu dem zu erwartenden Wind und meiner Flächenbelastung passt.

Zusätzlich zur Flugausrüstung kommt noch einiges hinzu: Kleidung, Essen, Kletter- oder Gletscherausrüstung, Kamera. Je höher wir starten, desto dünner wird die Luft, desto mehr müssen wir fürs Abheben beschleunigen.

Der größte Vorteil einer etwas größeren Kappe aber ist, dass man damit auf flacheren Startplätzen starten kann. Diese haben einen entscheidenden Vorteil: Man kann jederzeit den Start gefahrlos abbrechen. Oft ist es sogar möglich, aufzuziehen und ein paar Schritte anzulaufen, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie sich der Schirm und die Luft verhalten.

Ein großer Schirm erlaubt, weniger steile und sicherere Startplätze zu verwenden und er hebt im schwierigen Gelände früher ab.

Den Wind am Gipfel kontrollieren

Die Windsysteme im Gebirge sind oft schwer zu verstehen. Jedes Tal hat sein eigenes Windsystem, die oft im Kammbereich aufeinandertreffen. Dazu kommen Höhenwinde, Thermik, Gletscher- und Schattenfallwinde.

Wenn es irgendwie möglich ist, sollte man den Wind am Gipfel beobachten und sich die Zeit nehmen, das Windsystem zu verstehen. Es kommt häufig vor, dass unterhalb des Kammes ein guter thermischer Aufwind herrscht, doch am Gipfel bläst der Wind von hinten. Oft kann man in dieser thermischen Überlagerung starten, aber je nach Windstärke am Gipfel sollte man möglichst weit unten starten und sich auf Turbulenzen im Flug vorbereiten. Oder man wird einfach nur sanft runtergespült, was das Erreichen des Landeplatzes spannend macht.

Den Wind am Landeplatz herausfinden

Fliegen im Gebirge heißt auch, dass wir in ein Tal abgleiten. In den meisten Tälern herrscht ab mittags ein Talwindsystem, welches vielerorts extrem stark wird. Eine Funk- oder Handyverbindung mit einem Helfer im Tal ist da ungemein beruhigend. Wer keine Verbindung nach unten hat und spät dran ist, der sollte sich alternative Landeplätze auf frei angeströmten Wiesen mindestens 250 Meter oberhalb des Talbodens an den seitlichen Hängen aussuchen. Die fliegt man an und überprüft dort seine Vorwärtsfahrt. Kommt man noch gut voran, kann man tiefer ins Tal fliegen. Steht man jedoch gegen den Wind, sollte man dort landen und den Rest zu Fuß machen.

Die meisten Zwischenfälle mit zu viel Talwind hätten vermieden werden können, wenn die Piloten nicht um jeden Preis bis ganz nach unten hätten fliegen wollen.

Den Startplatz kompromisslos auswählen

Im Hochgebirge gilt vor allem eines: Jedes Risiko vermeiden. Denn Hilfe ist meist schwer zu bekommen, schon ein verstauchter Fuß bedarf einer Hubschrauberbergung, und wenn man alleine un-



Startvorbereitung auf einem unbekannten Gipfel in Ostgrönland. Vermutlich war auch dieser Berg eine Erstbegehung. Zum Glück waren die Bedingungen gut genug für einen Start, denn keiner von uns hatte Lust, die mühsame Granitkletterei für den Rückweg zu wiederholen.

terwegs ist, erhöht sich das Risiko umso mehr.

Bei wenig Wind: Eine lange Anlaufstrecke, mäßiges Gefälle, möglichst ebener Untergrund.

Bei viel Wind: Platz nach hinten. Falls man einen Startabbruch hat, darf man auf keinen Fall nach hinten ins Lee geblasen werden. Nicht an der Kante aufziehen, sonst wird man katapultartig nach oben geschleudert. Auch hier gilt: lieber ein zu flaches als zu steiles Gelände.

Trinken, Ausruhen, Konzentrieren

Nach dem anstrengenden Aufstieg ist es wichtig, sich vor dem Start auszuruhen und genügend zu trinken. Vor allem in großen Höhen hat man oft wenig Lust, etwas zu sich zu nehmen. Die Kombination aus Erschöpfung, Dehydrierung und Höhenluft kann die Konzentration und die Koordinationsfähigkeit stark beeinträchtigen.

Visualisieren

Visualisieren ist vermutlich das wirkungsvollste Hilfsmittel für einen gelungenen Start, vor allem unter erschwerten Bedingungen. Dazu setzt man sich kurz vor dem Start, wenn alles schon hergerichtet ist, bequem hin und stellt sich vor, wie man in wenigen Minuten starten wird.

Man beginnt damit, sich den Point of no Return zu setzen, jene imaginäre Linie, an der man den Start abbricht, wenn der Schirm noch nicht komplett gefüllt und mit leichtem Zug über einem steht.

Der nächste Schritt ist, mögliche Fehler durchzugehen und sich die passende Lösung zurechtzulegen. Jede Störung, die man vorher im Gedanken durchgespielt hat, ist ungleich einfacher und

schneller zu beheben, als wenn sie einen unvorbereitet überrascht.

Danach geht es ans eigentliche Visualisieren: Man stellt sich vor, wie man sich selbst beim Start beobachtet: Aufziehen, Anlaufen, Abheben, jede einzelne Bewegung. Das kann man mit offenen oder geschlossenen Augen machen, Hauptsache es ist möglichst realistisch und man wiederholt es einige Male. Denn hier gilt die Regel: Der Körper folgt dem Geist! Einmal visualisiert, weiß das Unterbewusstsein, was seine Aufgabe ist und wird alles versuchen, sie fehlerfrei auszuführen. Die meisten Piloten unterschätzen dieses Werkzeug, obwohl es wirklich überzeugend funktioniert. In jedem anderen Sport, wo komplexe Bewegungsabläufe vorkommen, wird diese Methode intensiv eingesetzt.

Aerodynamische Eigenheiten

Mit zunehmender Höhe wird der Gleitschirm dynamischer. Die Geschwindigkeit über Grund wird höher, das Verhalten beim Kurvenfliegen und in den Manövern anspruchsvoller. Das liegt daran, dass der Gleitschirm in dünner Luft schneller fliegt. Seine Gleitleistung bleibt dabei annähernd gleich.

Auch beim Landen in großer Höhe gibt es eine Eigenheit: Je höher wir landen, desto länger (!) ist die Strecke, die der Schirm zum Ausflairen benötigt. Vom Gefühl her versucht man bei Landungen in dünner Luft eher zu hoch als zu tief anzufliegen. Beim Anbremsen bekommt man die Überfahrt schnell zu spüren, der Endanflug verlängert sich deutlich. In 5.500 Metern Höhe flairt ein Gleitschirm doppelt so weit wie am Meer.

Beim Verhalten könnte man als grobe Faustregel sagen, dass pro 2.000 Höhenmeter der Schirm sich gefühlt um eine Größe verkleinert. Wer am Meer mit einer L-Größe soaren geht, der wird ►



Flug vom Cotopaxi, Ecuador. Gestartet sind wir gegen 8 Uhr morgens auf etwa 5.300 Metern. Trotz der frühen Stunde gab es schon leichte Thermik, welche uns 300 Meter Startüberhöhung erlaubte.

Auf 6.000 m auf dem Cotopaxi Gipfel

Nach einem mühsamen nächtlichen Aufstieg erreichen wir den Gipfel. Wir haben normale Gleitschirme, aber leichte Gurtzeuge mit. Dazu kommen Steigeisen, Seile, Kocher, Essen und zusätzliche Kleidung. Glücklicherweise konnten wir uns über mehrere Wochen akklimatisieren und bleiben von der Höhenkrankheit verschont. Dennoch sind wir körperlich am Ende und denken uns insgeheim, dass wir lieber bei so gut wie jeder Bedingung starten werden, Hauptsache nicht zu Fuß zurück. Die Bedingungen waren dann aber doch zu extrem: Unser Flügelradsensor zeigt über 70 km/h Wind an, in den Böen bis zu 90 km/h. Wir wissen zwar, dass unsere Gleitschirme auf dieser Höhe fast doppelt so schnell fliegen, trauen uns aber doch nicht. Denn hinter dem möglichen Startplatz kommt

- sich auf 6.000 Meter wie unter einem XS-Schirm fühlen. Über die vielen Möglichkeiten und Gefahren im Hochgebirgen könnte man ganze Bücher schreiben. Die folgenden Erzählungen geben dem Leser einen Einblick, wie verschieden die Situationen sein können und wie wichtig die richtige Vorbereitung und Wahl der Ausrüstung ist.

Auf 1.800 m in Ostgrönland

Auf unserer Expedition haben wir etliche Erstbesteigungen gemacht. Eine davon war sehr schwierig. 1.800 Meter reines Granitklettern. Nach einem langen, anstrengenden Aufstieg erreichen wir den Gipfel und stellen erleichtert fest, dass man hier gut starten kann. Der Startplatz ist zwar flach und klein, aber wir haben Leichtschrime in normaler Größe mit, die sehr früh abheben. Es herrscht Windstille, wir können uns also die beste Startrichtung aussuchen. Zudem haben wir Funkverbindung mit dem Basislager, welches uns gute Landebedingungen bestätigt.

Es muss einfach alles passen, keiner darf sich verletzen. Selbst unser Satellitentelefon hat, wenn überhaupt, nur sporadisch Empfang und einen Rettungsdienst gibt es hier nicht. Deshalb sind wir trotz perfekter Startbedingungen extrem unter Stress. Wir setzen uns erst mal gemeinsam hin, entspannen uns, diskutieren die verschiedenen Möglichkeiten durch und visualisieren unsere Starts. Die gelingen dann auch perfekt, der Flug über die Gletscher und Fjorde ist Belohnung genug. Die Landung auf Meereshöhe ist dank normalgroßer Schirme auch völlig entspannt.

Offen bleibt die Frage, was gewesen wäre, wenn wir keinen Startplatz oder sehr schlechte Bedingungen vorgefunden hätten. Die möglichen Optionen wären ein extrem riskanter Abstieg, ein riskanter Start oder eine Übernachtung am Gipfel gewesen. Um auf Nummer sicher zu gehen, hätten wir den Aufstieg abbrechen müssen, sobald wir erkannt haben, dass ein Abstieg sehr riskant wird.

unmittelbar der Kraterwand, wo es 800 Meter fast vertikal nach unten geht. Würde man nach dem Abheben nach hinten verblasen werden, wäre, selbst wenn man die Landung am Kraterboden überlebt, die ganze Aktion fatal. Ein Aufstieg nach oben, um wieder auf der Außenseite nach unten zu kommen, wäre kaum machbar.

Deutlich tiefer, auf 5.600 m unter einer bedrohlichen Eiswand, finden wir eine bessere Startmöglichkeit, der Windmesser zeigt nur mehr Spitzen um die 55 km/h an. Der Anlauf auf Schnee ist relativ flach, man kann es also gefahrlos probieren. Der erste von uns läuft an, hat aber einen Verhänger und bricht den Start ab. Er bekommt nun das volle Ausmaß der dünnen Luft zu spüren: Sein Startlauf hat ihn in den anaeroben Bereich gebracht, er bekommt kaum Luft und hat Angst zu ersticken. Auf diesen Höhen sind schnelle Bewegungen um jeden Preis zu vermeiden. Nach einer Weile erholt er sich und wir starten. Trotz genügend Wind und relativ großen Schirmen müssen wir unerwartet schnell laufen, bis wir endlich abheben.

Die ersten 500 Höhenmeter verbringen wir damit, nach dem Startlauf wieder Luft zu bekommen. Dabei bekommen wir die Turbulenzen nur am Rande mit und wundern uns später, dass es weiter unten doch schon ziemlich viel Wind und Turbulenzen hat. Die Landemöglichkeit auf 4.500 Meter haben wir inzwischen verpasst, nun heißt es in der Ebene zu landen, trotz heftiger Talwinde. Ich wähle eine riesige Fläche aus, die leicht geneigt ist und sauber im Wind steht. Ich beginne, sie von oben so nahe wie möglich am Hang anzufliegen, in langen, sanften Achtern, um den Bodeneffekt und den Windgradient zu nutzen. Einer probiert einen Landeanflug direkt über der Ebene, und wir fragen uns, warum er ausgerechnet hier ein Sicherheitstraining absolviert. Letztlich sind wir alle sicher am Boden, und wie immer nach solchen Abenteuern weichen alle durchlebten Ängste der Euphorie. ▽

Teile deine Erfahrungen: #gingliders



...because technology
doesn't stand still

 **Carrera+**

Der Carrera+ ist ein Upgrade des Carrera. Der Flügel behält die Leistung, die an der Spitze seiner Klasse steht und ist dabei noch komfortabler, sicherer und einfacher zu fliegen in aktiver Luft. Du kannst beruhigter fliegen und bessere Leistung bei langen Streckenflügen abrufen und mit einem noch grösseren Grinsen im Gesicht landen!

Für alle Carrera Piloten, die nicht auf die neueste Technologie verzichten wollen gibt es einen Umbausatz - du wirst staunen!

Performance Klasse ::: EN B

Dream. Touch. Believe.

www.gingliders.com



GIN

DHV-Sicherheitstest LTF A- und B-Gleitschirme

Folge 9 | 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

Safety-Class:
Auswertung der 9. Staffel

Gerät	DHV-Safety-Class	Musterprüfnummer	Gewichtsbereich
LTF A			
U-Turn Emotion 3 S/M	 Seitliche Einklapper 2 Frontale Einklapper 2 Steilschleife 2	EAPR-GS-0352/15	80-95 kg
LTF B			
U-Turn Infinity 4 M	 Seitliche Einklapper 4 Frontale Einklapper 4 Steilschleife 3	EAPR-GS-0177/14	75-105 kg
AirDesign Rise 2 M	 Seitliche Einklapper 5 Frontale Einklapper 4 Steilschleife 3	EAPR-GS-0175/14	85-105 kg
Nova Mentor 4 M	 Seitliche Einklapper 4 Frontale Einklapper 5 Steilschleife 3	DHV GS-01-2116-14	90-110 kg
Advance Iota 28	 Seitliche Einklapper 5 Frontale Einklapper 3 Steilschleife 5	EAPR-GS-328/14	90-115 kg

Bei den Safety-Class Tests werden Schirme auf ihre passive Sicherheit getestet. Dabei werden durch mehrere Testflüge die Reaktionen der Schirme auf besonders heikle Situationen geprüft. Die Luft ist bei diesen Simulationen weitgehend ruhig. Bei seitlichen Einklappen wird besonderer Wert darauf gelegt, dass die Klapper sehr flächentieft und mit steiler Knicklinie, aber dennoch im markierten Messfeld erfolgen werden. Bei Frontklappen ist das Ziel die größtmögliche Deformation der Flächentiefe zu erreichen. Damit sollen die Testresultate das Worst-Case-Verhalten der Schirme, Einwirkung sehr starker Turbulenzen bei passivem Pilotenverhalten, abbilden.

Wichtig: Für die passive Sicherheit eines Gleitschirmes sind neben dem Extremflugverhalten noch andere Parameter relevant. Zum Beispiel Klappstabilität, Kappenfeedback und Beherrschbarkeit. Aufgrund der schwierigen Vergleichbarkeit und Messbarkeit

beschränkt man sich bei den Safety-Class Tests und im Zulassungsverfahren lediglich auf das Extremflugverhalten.

Konstruktionsbedingt können Klapper in der Realität andere Reaktionen hervorrufen. Dies kann für den Schirm in eine positive oder negative Richtung gehen. Trotz niedriger oder hoher Safety-Class Einstufung ist eine gesunde Einschätzung des eigenen Flugkönnens sowie der Flugbedingungen maßgeblich für die sichere Durchführung dieses Sportes.

Um die Einstufung in die Safety-Class der Schirme genau zu verstehen, reicht nicht der Blick auf die zusammengefasste EndEinstufung. Im Testprotokoll wird das Geräteverhalten detailliert bewertet und vom Testpiloten zusätzlich kommentiert. Nur wer hier genau nachsieht, wo und warum ein Gleitschirm eine gewisse Bewertung bekommt, kann Unterschiede und die tatsächlichen Merkmale der simulierten Flugzustände erfahren.

Hinweis: Der U-Turn Emotion 3 M hat im oberen Gewichtsbereich (105 kg) beim Manöver Steilspirale die Einstufung Safety Class 3 erhalten. Bei den Testflügen mit 90 bzw. 95 kg Startgewicht konnte in allen Manövern die Einstufung Safety Class 2 erreicht werden.

Der Hersteller hat bei der Prüfstelle EAPR die Reduzierung des Gewichtsbereiches auf 80-95 kg und die Neubezeichnung Emotion 3 S/M beantragt und bestätigt bekommen. Auch die Kennzeichnung (Plakette) des Musters wurde entsprechend geändert. Damit kann diesem Gerät die Einstufung Safety Class 2 erteilt werden.

Seitliche Einklapper

Bei dieser Testreihe befand sich nur ein LTF-A-Schirm unter den Probanden. Der U-Turn Emotion 3 S/M war nur schwer flächentieft zu klappen. Die Deformationen reichten zwar an die große Messfeldgrenze der Eintrittskante, waren aber nur wenig flächentieft. Bei diesen Einklappen reagierte der Schirm sehr gutmütig. Nur durch kräftigen Zug mit zwei Händen waren flächentiefe Deformationen möglich. Trotz extremer Flächentiefe und sehr steilen Knicklinien blieb der Schirm innerhalb der Grenzen von Safety-Class 2, wenn auch bei diesen Einklapp-Größen an den Obergrenzen der Einstufung. Dabei drehte der Schirm zuerst zügig weg, verlangsamte aber sofort wieder und nickte dabei maximal 60 Grad vor. Das gesamte Wegdrehen lag meist bei unter 135 Grad. Die Öffnung der deformierten Seite erfolgte weich.



U-Turn Emotion 3: Nur mit zwei Händen und maximaler Kraft (Bild links) waren flächentiefe Klapper mit steiler Knicklinie (Bilder Mitte und rechts) möglich. Dennoch waren die Schirmreaktionen gutmütig.

- Der U-Turn Infinity 4 klappte in der Simulation meist sehr flächentieft und mit extrem steiler Knicklinie. Der schwer herunterziehbare Flügel blieb dabei lange gefüllt und „brach“ dann markant weg. Somit deformierte und entleerte sich der Flügel verspätet, was zu einer höheren Dynamik in der Folgeaktion führte. Trotz der lange stabil bleibenden Kappe kam es nie zu impulsiven Öffnungen in Form von Schnalzklappern. Klapper mit flachen Knicklinien waren ebenfalls möglich und zeigten auch gutmütigere Folgeaktionen. Nach der Deformation verlangsamte der noch offene Flügelteil zuerst stark, um anschließend deutlich nach vorne zu nicken. Unbeschleunigt war das Zurücknicken weniger stark ausgeprägt, das Vornicken jedoch ähnlich. Der Schirm zeigte ein indifferentes Wegdrehverhalten. Mal öffnete der Schirm nach etwa 120 Grad und drehte insgesamt 180 Grad weg, mal war der Schirm erst nach 180 Grad geöffnet und drehte insgesamt 360 Grad weg. Im Test legte sich zwei Mal der Außenflügel der eingeklappten Seite so deutlich an die Leinen an, dass sich dieser in der Leinengabelung verhing und zu weiterem Wegdrehen führte. Diese Verhänger waren aber durch einfaches Aufbremsen zu lösen.



U-Turn Infinity 4: Je steiler die Knicklinie, desto flächiger der Klapper und höher die Dynamik der Folgeaktion. Bei Klappen an der großen Messfeldgrenze kam es fast ausschließlich zu extrem flächigen Klappen (Bild links). Diese Deformationen sorgten auch für dynamische Folgeaktionen. Die kleinen, wenig flächentiefen Klapper steckte der Infinity 4 sehr brav weg.

U-Turn Infinity 4: Das Bild zeigt das leichte Verhängen der Kappe in den Leinen. Dabei verkeilt sich das Tuch am Ende der verstärkenden Kunststoffstäbchen in der Leinengabelung. Der Verhänger ist einfach durch Aufbremsen zu lösen. Eine anhaltende Drehung erfolgte nicht.

Beim **Airdesign Rise 2** ist die Dynamik der Folgereaktion ebenfalls vom Knickwinkel abhängig. Bei Klappen mit einer flachen Knicklinie reagiert der Schirm für einen an der Obergrenze von LTF-B befindlichen Schirm moderat. Er nickt zwar deutlich vor, dreht aber dann meist nur 180 Grad und manchmal bis 270 Grad weg. Auf der noch offenen Seite rollt der Außenflügel etwas ein und dämpft die Dreh- und Nickbewegung. Erst bei steileren Knicklinien, welche schwierig einzuleiten waren, kommt es zu sehr deutlichem Vornicken und schnellem Wegdrehen. Dabei kam es zu teilweise großen Gegenklappen mit Richtungsänderungen. Die Dynamik der Richtungsänderung war moderat. Es kam auch zwei Mal zu Schnalzklappen. Dabei öffnete die zuvor geklappte Seite impulsiv im Moment des Vornickens, was zu einem erneuten Einklappen dieser Seite, ohne großen Dynamikaufbau führte. Obwohl der Schirm die höchste Streckung aufwies, zeigte er zu keiner Zeit Verhängertendenzen.



Airdesign Rise 2: Nur nach Klappen mit steiler Knicklinie folgten auf das rasche Vornicken und Öffnen Gegenklapper mit Richtungsänderungen von mehr als 90 Grad. Die Dynamik der Reaktionen auf die Gegenklapper war moderat. Die Situation reproduzierbar.

Airdesign Rise 2: Unterschiedliche Knicklinien – andere Reaktionen. Anders als beim **Infinity 4** war es beim **Rise 2** schwierig, steilere Knicklinien zu erreichen.

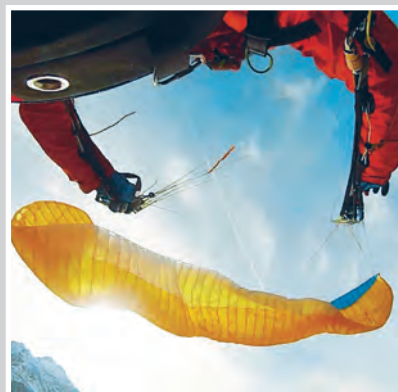
Der **Nova Mentor 4** war einfach in das Messfeld zu klappen. Der Schirm zeigte dabei Reaktionen, welche eine Einstufung in die Safety-Class 4 zulassen. Der Schirm klappt im Vergleich zu anderen Schirmen im Test eher weich. Steile Knicklinien waren nur schwer erreichbar. Nach dem Einklappen nickt der Schirm meist deutlich bis zur Grenze der Safety-Class 4 vor und dreht insgesamt bis zu 270 Grad weg. Der Schirm öffnet nach spätestens 180 Grad weich, Zelle für Zelle. Bei Klappen mit steiler Knicklinie kam es zu kleinen Gegenklappen, welche meist dynamikmindernd wirkten. Klapper mit steiler Knicklinie an der Obergrenze des Messfeldes verursachten die anspruchsvollsten Reaktionen. Weites Vornicken, größere Gegenklapper, Richtungsänderungen bis 90° zur Gegenseite. Damit ist das Verhalten an der Grenze zur nächst höheren Safety-Class 5. Im Test war kein Verhängen der Gegenklapper festgestellt worden. Da Gegenklapper aber grundsätzlich Verhänger-gefährdet sind, kann es in der Praxis auch zu anspruchsvolleren Gerätereaktionen kommen. ►



Knicklinien-Studie beim Mentor 4 M. Klapper im Messfeld, aber Knicklinie eher flach (ganz links) ergibt ein für LTF-B klassenge-rechtes Verhalten. Klapper mit steilerer Knicklinie (Mitte links) erhöht die Dynamik, lässt den Schirm weiter vorschießen, generiert teils große Gegenklapper und ist an der Grenze zu Safety-Class 5 (Mitte rechts und ganz rechts).

Seitliche Einklapper							
Gerät	Höhenverlust in m	Nick-Winkel in °	Max. Nick-Winkelgeschwind. in °/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt °	Vsink maximal m/s	Bemerkungen
LTF A							
U-Turn Emotion 3 S/M	30-39 m	45°-60°	70°	2,5 G	90°-180°	10-14 m/s	Schirm zeigt bei wenig flächentiefen Deformationen an der Messfeldobergrenze geringes Vornicken und Höhenverlust. Bei maximaler Flächentiefe an der Grenze von Safety-Class-3 mit einem Höhenverlust von 35 m, einem maximalen Nickwinkel von 60 Grad und einem gesamten Wegdrehen von 180 Grad.
LTF B							
U-Turn Infinity 4 M	50-59 m	60°-75° meist 70°	100°	2,7 G	270°-360° meist 270°	14-18 m/s	Flächentiefes Einklappen mit steiler Knicklinie und dadurch dynamischere Schirmreaktionen. Leichte Verhängertendenz der eingeklappten Seite. Indifferentes Wegdrehverhalten.
Airdesign Rise 2 M	50-59 m	60°-75° meist 75°	140°	2,9 G	180°-270° meist 200°	10-14 m/s	Bei Klappen an der Messfeldobergrenze starke Tendenz zum Gegenklappen. Viel Nicken, wenig Drehen. Meist ist der Schirm nach weniger als 200° wieder im Geradeausflug.
Nova Mentor 4 M	30-39 m	60°-75° meist 75°	145°	2,7 G	270°-360° meist 270°	10-14 m/s	Insgesamt weiches Klapp- und Öffnungsverhalten. Gerät war im Test schwierig flächentief zu klappen. Die Klapper mit der steilsten möglichen Knicklinie generierten ein deutliches Vorscheißen und meist Gegenklappen, die teilweise auch größer ausfielen und zu Richtungsänderungen bis 90° führten. Öffnen oft verzögert, Zelle für Zelle, mit Wegdrehen bis 360°.
Advance Iota 28	50-59 m	75°-90° meist 80°	105°	2,9 G	180°-270°	18-22 m/s	Deutliches Vornicken mit moderater Geschwindigkeit. Meist impulsive Öffnung der eingeklappten Seiten mit darauffolgender kompletter Deformation. Gegenklappen mit Richtungsänderung >90° kamen ebenfalls im Test vor.

- Der Iota von Advance zeigte im Test die größte Dynamik. Der Schirm war einfach an die Obergrenze des Messfeldes zu klappen. Nach der Deformation nickte der Schirm deutlich zurück und anschließend mit mäßiger Geschwindigkeit weit nach vorn. Das Verhalten des Schirmes nach der Deformation war indifferent. Mal öffnete der Schirm sanft, Zelle für Zelle, meist jedoch stark impulsiv. Diese Schnalzklaipper öffneten in der Beschleunigungsphase der noch offenen Seite, was durch das erneute Beschleunigen nach vorn zu einem Kollabieren der gesamten Kappe führte. Dieses Verhalten kam auch bei Klappen in der Mitte des Messfeldes vor. Der Schirm öffnete danach ohne jegliche Verhängertendenz selbstständig und rasch. Gegenklappen traten mit einer maximalen Größe von 40% ebenfalls auf. Diese zeigten eine Verhängertendenz und sorgten für ein Wegdrehen von mehr als 90 Grad zur Gegenseite.



Flächentiefe Klapper mit steilerer Knicklinie (Bild links) öffneten beim Advance Iota oft impulsiv genau in der Beschleunigungsphase der noch offenen Seite (Bild Mitte). Die zusätzliche Beschleunigung nach vorn sorgte dabei für ein erneutes Kollabieren der gesamten Kappe. Die Öffnung danach erfolgte selbstständig und schnell – ohne Verhängertendenzen.



Advance Iota: Das Bild zeigt das leichte Verhängen des Gegenklappers in den Leinen. Dabei verkeilt sich das Tuch am Ende der verstärkenden Kunststoffstäbchen in der Leinengabelung. Der Verhänger ist einfach durch Aufbremsen zu lösen. Bei keiner Verhängung reichte der anhaltende Widerstand aus, um die Kappe zügig in eine Drehung zu zwingen.

Frontale Einklapper

In letzter Zeit waren Schirme bei den Safety-Tests auffällig aufgrund ihres Frontklapperverhaltens. In diesem Test kam es zwar zu keinen stabilen Frontklappen – dafür zu einem anderen Phänomen: Nachsacken. Nachdem der Schirm fast komplett geöffnet war, staltte die Flügelmitte noch einmal deutlich. In manchen Fällen kam es sogar regelrecht zu einem Abkippen nach hinten, was in ungünstigen Verkettungen zu massiven Schießbewegungen führen kann.

Am deutlichsten zeigte dies der **Nova Mentor 4**. Überhaupt war dieser Schirm nur mit spezieller Zugtechnik der A-Gurte zur Mitte und nach innen in symmetrischer Form zu klappen. Alles in allem verhielt sich der Mentor trotz symmetrischer Deformation indifferent. Mal öffnete er schön von der Mitte beginnend, mal mit Nachsacken.

Der **U-Turn Infinity 4** zeigte ebenfalls das Nachsacken mit anschließend sehr deutlicher Nickbewegung nach vorn. Das Frontklapperverhalten auch dieses Schirmes war zusammenfassend indifferent. Mal öffnete der Schirm gleichmäßig, Zelle für Zelle, von der Mitte beginnend, mal am Außenflügel zuerst und mal schlagartig über die ganze Spannweite. Es kam auch zu einer stabilen Frontrosette. Symmetrisch von der Mitte beginnend aber mit deutlichem Vornicken öffnete der **Iota von Advance**. Einmal kam es auch bei diesem Schirm zu einem Nachsacken wie beim **Nova Mentor 4**. Meist klassentypisch reagierte der **Rise 2 von Airdesign**. Lediglich wenn er an der Startgewichtsuntergrenze geflogen wurde, verzögerte sich die Öffnung und führte zu einem größeren Höhenverlust. Ansonsten öffnete der Schirm zellenweise von der Mitte aus beginnend. Der **U-Turn Emotion 3** reagierte sehr gutmütig auf frontale Einklapper, welche aber im Vergleich zu den anderen Schirmen im Test eine nur geringere Flächentiefe aufwiesen. ►



U-Turn Infinity 4: Frontklapper unbeschleunigt mit wenig Flächentiefe (Bild links). Der Schirm zeigte besonders bei dieser Einklapp-Größe das Nachsacken (Bild rechts). Im Öffnungsvorgang stellte der Schirm plötzlich nach hinten weg und öffnete über die gesamte Spannweite. Selbst die Strömung kommt, wie im Rückwärtsflug, gerade von hinten (siehe Windspion). Das darauffolgende Schießen der Kappe muss abgefangen werden.



U-Turn Infinity 4: Unbeschleunigt wie beschleunigt waren 100% Flächentiefe möglich. Je mehr Flächentiefe erreicht wurde, desto eher tendierte der Schirm zu impulsiven Öffnungen. Trotz symmetrischen Totalzerstörern (Bild links) öffnete der Schirm meist im Außenbereich zuerst (Bild Mitte). Dies führte auch zu einer Frontrosette, welche stabil blieb. Der Flugzustand der Frontrosette konnte durch einen einfachen Piloteneingriff – dem beidseitigen Aufbremsen – beendet werden. Öffnet der Schirm impulsiv hinter dem Piloten über die gesamte Spannweite, muss der Schirm beim Vornicken abgefangen werden.



Airdesign Rise 2: Komplette Deformationen waren schwierig zu erfliegen. Meist klappte der Schirm bei etwa 60%. Bei sehr großen Deformationen (Bild links) verharnte der Schirm an der Startgewichtsuntergrenze kurz in der deformierten Form (Bild rechts), um dann selbstständig und problemlos von der Mitte aus zu öffnen.

Nova Mentor 4: Auch beim Mentor waren komplette Deformationen schwierig zu simulieren. Meist klappte er bis zu 60%. An der Startgewichtsuntergrenze zeigte er das deutliche Nachsacken (Bild rechts), was durch die Anströmung des Windspions von hinten sichtbar wird (siehe Windspion). Die dabei noch deformierten Außenflügel bremsen das Vornicken.



Der Advance Iota verhielt sich im Test bei den Frontklappern klassengerecht. An der Startgewichtsuntergrenze war die Öffnung teilweise etwas verzögert. Der Schirm öffnet dann von der Mitte beginnend und fährt rasch mit deutlichem Vornicken an.

Frontale Einklapper						
Gerät	Höhen- verlust	Abkippen	Vornicken	Drehung G-Force?	Vsink	Bemerkungen
LTF A						
U-Turn Emotion 3 S/M						
Einklapptiefe 40%	-25 m	-30°	-20°	0	<10 m/s	
Maximal erzielbare Einklapptiefe (nur 60%)	30-39 m	30-45°	30-45°	0	10-15 m/s	Nur geringe Flächentiefe möglich. Öffnung meist zügig. Manchmal zellenweise Öffnung von der Mitte beginnend.
LTF B						
U-Turn Infinity 4 M						
Einklapptiefe 40%	30-39 m	30-45°	45-60°	0	<10 m/s	
Maximal erzielbare Einklapptiefe	40-49 m	45-60°	45-60°	0	10-15 m/s	Indifferentes Verhalten: Mal öffnete der Schirm normal von der Mitte beginnend, mal schlagartig über die gesamte Spannweite. An der Startgewichtsuntergrenze kam es zum Nachsacken.
Airdesign Rise 2 M						
Einklapptiefe 40%	30-39 m	-30°	30-45°	0	< 10 m/s	
Maximal erzielbare Einklapptiefe	40-49 m >50 m	30-45°	30-45°	0	10-15 m/s	An der Startgewichtsuntergrenze kam es zu verzögertem Öffnen und daher zu einem größeren Höhenverlust. An der Obergrenze sauberes Öffnen von der Mitte beginnend.
Nova Mentor 4 M						
Einklapptiefe 40%	40-49 m	-30°	45-60°	0	10-14 m/s	
Maximal erzielbare Einklapptiefe	>50 m	30-45°	45-60°	0	10-14 m/s	Spezialtechnik zur Einleitung nötig. Mal Öffnung von der Mitte beginnend, mal verzögerte Öffnung und manchmal auch mit stärkerem Nachsacken.
Advance Iota 28						
Einklapptiefe 40%	40-49 m	45-60°	-30°	0	10-14 m/s	
Maximal erzielbare Einklapptiefe	40-49 m	45-60°	45-60°	0	10-14 m/s	Meist zügige Öffnung mit sofortigem und starkem Anfahren. An der Startgewichtsuntergrenze war gelegentlich ein Nachsacken feststellbar.

Steilspirale

- Wegen des wendigen Handlings ist der **U-Turn Emotion 3** einfach und zügig in eine Spirale zu pilotieren. Der Schirm erreicht für seine Klasse eher hohe Fliehkräfte. Bei passiver Pilotenhaltung, bei welcher das Körpergewicht in der Spirale nach außen gedrückt wird, leitet der Schirm meist innerhalb von 180° nach dem Freigeben der Bremsen aus. Bleibt das Gewicht neutral, kann es zu einem Nachdrehen bis 360° kommen. Falsche Gurtzeugeinstellungen können dies verstärken!

Insgesamt ist das Steuerverhalten wendiger und weniger gedämpft (Roll- und Nickdämpfung) als bei den meisten anderen Schirmen dieser Klasse. Dies ist beim Einsatz des Gerätes für Einsteiger und wenig erfahrene Piloten zu beachten.

Der **U-Turn Infinity 4** ließ sich für den Übergang in die Spirale etwas Zeit. Nach dem Freigeben der Bremsen kam es zu einer Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit zwischen 2 m/s und 6 m/s. Der Übergang in den Geradeausflug erfolgte danach meist nach 360 Grad und ab und zu nach 720 Grad. Klassentypisch reagierte der **Airdesign Rise 2**, wenn die Spirale gemäß Prüfvorschriften geflogen wurde und der Pilot sich nicht gegen das Hinausdrücken des Körpers aufgrund der Fliehkraft wehrt. Bleibt jedoch der Körper nach Freigeben der Bremsen neutral, dreht der Schirm länger nach und zeigt auch eine Tendenz zum stabilen Weiterdrehen. Der Außenflügel des **Mentor 4** von **Nova** deformiert in den meisten Fällen nach Freigeben der Bremsen und sorgt somit für ein rasches Ausleiten ohne Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit. Klappt der Außenflügel jedoch nicht, kommt es zu einem Nachdrehen von mehr als 360 Grad. Eine neutrale Körperhaltung fördert das Nachdrehen, genauso wie beim **Airdesign Rise 2**. Eine aktive Ausleitung wird empfohlen. Anders verhält sich der **Advance Iota**. Ganz egal, wo sich die Körperposition befindet, der Schirm spiralt nach Freigeben der Bremsen stabil weiter und beschleunigt bis zu den maximalen Sinkwerten von knapp 25 m/s. Dieser Flugzustand war relativ einfach durch kräftiges Ziehen der Bremse auf der Kurvenaußenseite zu beenden. Die Fliehkräfte waren mit knapp 5 G am höchsten im Testfeld.

Steilspirale						
Gerät	Vsink nach 360° 720° Maximal	G-Force 360° 720° Maximal	Höhen- verlust nach 360° 720°	Höhenverlust Freigeben der Bremsen bis Normalflug	Verhalten nach Freigeben der Bremsen	Bemerkungen
LTF A						
U-Turn Emotion 3 S/M	6 m/s 14 m/s 19 m/s	2,0 G 3,4 G 4 G	25 m 60 m	60 m	Kurzzeitige Beschleunigung von 16 m/s auf 19 m/s für weniger als 180°, dann selbstständiges Aufrichten und Ausleiten innerhalb weiterer 180°.	Wendiges Schirmhandling sorgt für eine rasche Einleitung in die Steilspirale. Bei Durchführung nach Prüfvorschriften leitet der Schirm innerhalb von 180° aus. Bei neutraler Sitzposition kann es zu einem Nachdrehen bis 360° kommen.
LTF B						
U-Turn Infinity 4 M	5 m/s 12 m/s 20 m/s	1,9 G 3 G 4 G	25 m 70 m	70 m	Beschleunigung von 14 m/s auf 17 m/s für 180°, dann selbstständiges Ausleiten nach nochmaligen 180°.	Einleitung problemlos. Spirale gut zu kontrollieren. Nach Freigeben der Bremsen kommt es zu einer Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit zwischen 2 und 6 m/s. Selbstständiges Ausleiten nach 360 Grad. Manchmal kam es zu einem längeren Nachdrehen von 720 Grad. Dabei wurden auch die maximalen Sinkwerte von 20 m/s erfliegen.
Airdesign Rise 2 M	8 m/s 14 m/s 20 m/s	2,2 G 3,8 G 4,3 G	30 m 75 m	90 m	Beschleunigung von 14 m/s auf 20 m/s innerhalb von 180°, dann selbstständiges Verlangsamen, Aufrichten und Ausleiten innerhalb von 540°.	Spirale ist gut zu kontrollieren und klassentypisch, wenn der Pilot, gemäß den Prüfvorschriften, der Fliehkraft nicht entgegen wirkt. Tendenz zu stabiler Spirale vorhanden, wenn der Pilot in der Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite oder in neutraler Position verbleibt.
Nova Mentor 4 M	8 m/s 14 m/s 18 m/s	2,6 G 3,5 G 3,7 G	35 m 75 m	50 m	Außenflügel deformiert und sorgt sofort für einen Rückgang der Sinkgeschwindigkeit. Ausleitung innerhalb von 360°. Deformiert der Außenflügel nicht, kann es auch zu längerem Nachdrehen kommen bis insgesamt 540°.	Schirm geht rasch in die Spirale und erreicht dabei mäßige Sinkgeschwindigkeiten. In den häufigsten Fällen klappt nach dem Freigeben der Bremsen der Außenflügel, was zu einer raschen Ausleitung ohne Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit führt. Klappt der Außenflügel nicht, kann es zu einem Nachdrehen von mehr als 360° kommen. Eine aktive Spiralausleitung wird empfohlen.
Advance Iota 28	7 m/s 11 m/s 25 m/s	3 G 3,5 G 4,8 G	30 m 60 m	Bis Piloteneingriff	Innenflügel rollte ein, Schirm beschleunigt von 14 m/s auf bis zu 25 m/s innerhalb von 360° und bleibt dann bei 20 m/s stabil.	Schirm spiralt nach Freigeben der Bremsen trotz Gewicht nach außen stabil weiter und beschleunigt. Die Ausleitung ist einfach über kräftigen Zug an der Außenbremse durchzuführen.

1975-2015

**40
JAHRE**



Komplett-Sets ab 2870 Euro!

- ✓ 40 Jahre Papillon
- ✓ 40 Jahre Flugcenter Wasserkuppe
- ✓ 40 Jahre Flugschule Willingen

**1000 €
RABATT!**



JUBILÄUMS-SET

Gleitschirm	Aircross U-Prime	2.790 €
Gurtzeug	Sup'Air Access Bag	490 €
Rettung	U-Turn Secure3 M/L	590 €
		statt 3.870 €

Setpreis nur 2.870 €



SET „SAFETY“

Gleitschirm	U-Turn Evolution	2.590 €
Gurtzeug	Woody Valley Haska	790 €
Rettung	U-Turn Secure3 XS/S	540 €
Helm	Airstyle Felix	120 €
		statt 4.040 €

Setpreis nur 3.690 €



SET „HIKE & FLY“

Gleitschirm	Skywalk Masala 2	2.940 €
Gurtzeug	Woody Valley Wani	840 €
Rettung	Sup'Air X-Tralite	650 €
		statt 4.430 €

Setpreis nur 4.099 €

*unsere regulären Hauspreise inkl. MwSt. • Angebote freibleibend, solange der Vorrat reicht • Up-/Downgrade möglich



Entdecke jetzt die Riesenauswahl im **Gleitschirm Direkt Onlineshop** mit Paragliding-Ausrüstung und Zubehör für Gleitschirm- und Motorschirmpiloten! Als Europas größte Flugschule (gem. erteilten Lizenzen seit 2000) beraten wir dich individuell und herstellerunabhängig. Papillon-Fluglehrer betreuen rund 100.000 Starts jährlich. Auf diesem Erfahrungsschatz basieren unsere Empfehlungen.

Im Papillon Flugcenter auf der Wasserkuppe findest du auf 1000qm alles für den Flugsport – vom Gleitschirm-Komplettset bis zum Schraubschäkel. Der Fliegershop hat ganzjährig täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet, auch am Wochenende.

See you UP in the sky!

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

papillon.de/shop

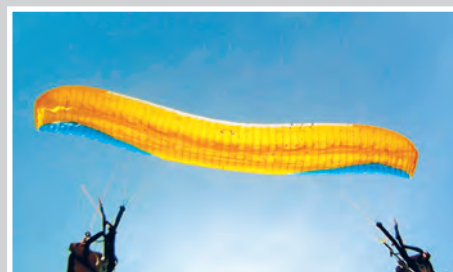
B-Leinen-Stall

Bei keinem der Tester konnte ein sicherheitsrelevantes Problem bei längeren B-Leinen-Stalls gefunden werden. Der **U-Turn Infinity 4** sowie der **Advance Iota** zeigten eine leichte Verbiegungstendenz. Hier empfiehlt sich eine Beobachtung der Kappe während des Manövers. Der **Rise 2** und der **Infinity 4** haben einen relativ hohen Einleitewiderstand.

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
U-Turn Emotion 3 S/M	9,5 m/s nein nein	15°-30° -15°	-30 m	Sehr stabile Sinkphase, wenig ausgeprägtes Abkippen und kaum Vornicken.
LTF B				
U-Turn Infinity 4 M	9,5 m/s leicht nein	15°-30° 15°-30°	-30 m	Hoher Einleitewiderstand. Tendenz zur Frontrosette bei sehr tief gezogenen B-Stalls nach vorne. Beobachtung während des Manövers empfohlen.
Airdesign Rise 2 M	9 m/s nein nein	45°-60° 15°-30°	-40 m	Stabile Sinkphase, stärker ausgeprägtes Abkippen und leichtes Vornicken. Hoher Einleitewiderstand.
Nova Mentor 4 M	9 m/s nein nein	15°-30° 15°-30°	-40 m	Stabile Sinkphase, mäßig ausgeprägtes Abkippen und Vornicken.
Advance Iota 28	7 m/s leicht nein	15°-30° 15°-30°	-40 m	Einfach, leichte Deformationstendenz zur Frontrosette nach vorne. Beobachtung während des Manövers empfohlen.



Emotion 3, Rise 2, Mentor 4: Alle drei machten eine gute Figur beim B-Stall.



Zeigen leichte Deformationstendenzen: Infinity 4 und Iota. Zu einer vollständigen Frontrosette kam es im Test nicht.

SOMNIUM



SOMNIUM – für Streckenflieger mit Träumen
Der effiziente Weitenjäger | ab 3,7 kg

ALTUS



ALTUS – Leichtigkeit trifft Sicherheit
Das sportliche Leichtgewicht | ab 3,5 kg

MONTIS+



Das MONTIS kann auch solo als
Ultraleichtgurtzeug geflogen werden
ab 300 gr



MONTIS & INVERTO – das ultraleichte Hike&Fly-Package
Viel Platz, sehr komfortabel, hoher Schutz | ab 1,3 kg | 60 l Packvolumen

Mit Protektoren, die auch schützen

Bei all unseren Gurtzeugen ist hohe passive Sicherheit ein zentrales Thema. Sie schützen nicht nur das Gesäß, sondern auch den Rücken. Das ALTUS bietet einen Pre-inflated Airbag, in welchem eine Schaumstoffspinne bereits nach dem Auspacken die Luftkammern vorfüllt. Beim SOMNIUM ist ein Hybrid Protector verbaut, in welchem Schaum und Luft einander ergänzen. Erweitert man das MONTIS um das INVERTO zum MONTIS+, füllt sich im Flug ein Airbag, welcher ebenfalls das Gesäß und den Rücken umschließt.

Ohrenanlegen

- Dieses Manöver zeigte sich bei den meisten Schirmen als äußerst einfach und effektiv. Lediglich leichtes Flattern und Schlagen war vorhanden, was aber die Durchführbarkeit nicht behinderte. Am stärksten war dies beim **Airdesign Rise 2** ausgeprägt. Der **Nova Mentor 4** erreichte einfach sehr große Deformationen, welche aktiv vom Piloten geöffnet werden mussten.

Ohrenanlegen					
Gerät	Einleitung	Ausleitung	Vsink Vsink beschl.	Geschwindigkeitsveränderung -unbeschleunigt -beschleunigt	Bemerkungen
LTF A					
U-Turn Emotion 3 S/M	einfach	selbständig, leicht verzögert	3 m/s 3,5 m/s	ca. 0-3 km/h geringer als Trimmspeed ca. 3-5 km/h höher als Trimmspeed	Unbeschleunigt leichte Bewegung der eingeklappten Flügelteile. Beschleunigt ruhiger.
LTF B					
U-Turn Infinity 4 M	einfach	selbständig, verzögert	3,5 m/s 4,5 m/s	ca. 3-5 km/h geringer als Trimmspeed ca. 3-5 km/h höher als Trimmspeed	Problemlos
Airdesign Rise 2 M	einfach	selbständig, schnell	3 m/s 3,5 m/s	ca. 3-5 km/h geringer als Trimmspeed ca. 0-3 km/h höher als Trimmspeed	Leichtes Schlagen der eingeklappten Flügelteile.
Nova Mentor 4 M	einfach	stark verzögert / müssen aktiv vom Piloten geöffnet werden	4 m/s 4,5 m/s	ca. 0-3 km/h geringer als Trimmspeed ca. 3-5 km/h höher als Trimmspeed	Sehr große Einklapptiefe möglich. Teilweise keine selbstständige Ausleitung.
Advance Iota 28	einfach	selbstständig, schnell	3 m/s 4 m/s	ca. 3-5 km/h geringer als Trimmspeed ca. 0-3 km/h höher als Trimmspeed	Problemlos



Problemloses Ohrenanlegen bei Emotion 3, Infinity 4 und Iota.



Beim Nova Mentor 4 (Bild links) waren einfach sehr große Deformationen möglich. Bei der Öffnung brauchen sie Unterstützung vom Piloten durch wechselseitiges Aufbremsen.
Die eingeklappten Flügelenden des Rise 2 (Bild rechts) haben leicht geschlagen.

«... und meinen Track
hochgeladen, während ich
auf den Zug gewartet hab.»



Für alle, die beim Fliegen weiterkommen wollen

Das Flytec Connect 1 ist das allererste Smart Vario. Genau wie ein Smartphone verfügt es über einen Touch-Screen, verschiedenste Sensoren, und am Wichtigsten: kabellose Verbindungsmöglichkeiten. Lade Wegpunkte und Lufträume runter oder Deine Tracks hoch, wann immer Du eine WiFi-Verbindung hast. Das Connect 1 wird Dir in Zukunft dank grafischem Thermik-Assistenten, grafischer Luftraumanzeige und Karten auch helfen, neue Bestleistungen zu erreichen. Mehr zur Entwicklung des Connect 1 auf connect.flytec.ch



Brennpunkt - Fliegen und Landwirtschaft

Infos und Tipps zur Konfliktvermeidung von fliegenden Landwirten: Konrad Görg, Gleitschirmflieger, Inhaber der Firma Kontest GmbH, bewirtschaftet das Kloostergut Grauhof in Goslar und Fritz Reinheimer, Gleitschirmflieger und Landwirt im Odenwald

Text und Interview: Bettina Mensing | Fotos: Björn Klaassen, Bettina Mensing



Im April 2015 wurde wieder ein Gelände im Landkreis Erding/Oberbayern für Gastflieger gesperrt. Das Gelände wurde seit 20 Jahren befliegen. Es gab nie Probleme. Was ist passiert? Der Landwirt hatte, wie im Frühjahr allgemein in der Landwirtschaft üblich, seine Wiese, die auch als Landewiese genutzt wird, mit Jauche gedüngt. Ausgerechnet an einem super Flugtag. An diesem Tag hatte sich ein Gleitschirmpilot aus der nahen Großstadt extra frei genommen, um dort zu fliegen. Der Gleitschirmpilot war sehr verärgert, weil die Landewiese so „ingesaut“ war, zudem habe es penetrant gestunken. Er beschimpfte den Bauern und wies ihn an, er solle seine Jauche an einem anderen Tag ausfahren. Schließlich habe er extra den weiten Weg zum Fluggebiet auf sich genommen. Es kam zum Streit. Der Pilot zeigte sich für die Belange des Bauern nicht einsichtig. Der Landwirt, der bis dato den Fliegern immer wohlgesonnen war, teilte daraufhin dem Verein mit, dass seine Wiese zukünftig nur noch von örtli-

**Nicht jedes Feld ist
ein potentieller
Landeplatz**

chen Vereinsmitgliedern genutzt werden darf. Das war das Aus für Gastflieger in diesem Gelände. Schade, aber kein Einzelfall. Aktuell herrscht in den Geländen, aber auch in der Landwirtschaft Hochbetrieb. Wie können Konflikte vermieden werden? Die Antwort darauf haben unsere fliegenden Landwirte, Konrad Görg und Fritz Reinheimer.

Konrad, Du bist Landwirt, hast Agrarwissenschaften studiert und fliegst seit über 15 Jahren Gleitschirm. Neben der Landwirtschaft bist du auch als Gleitschirmhersteller tätig und leitest die Firma Kontest GmbH. Daher weißt Du sehr gut, was Landwirten und Fliegern wichtig ist und hast sicherlich ein paar Tipps für Flieger, um Konflikte zu vermeiden.
Konrad: Das Problem ist eher weniger der Ernteausfall, als die Vorbildfunktion für andere sowie die respektvolle Behandlung des Eigentums von anderen. Nur als Beispiel: Wir haben einen Acker, um den herum ein Weg führt, aber jeder nimmt die Abkürzung über den Acker, so dass dort ein Trampelpfad entstanden ist, den wir gar nicht mehr bearbeiten, da dort auch Gepflanztes immer wieder herunter getrampelt wurde. Das ist einfach ärgerlich, denn man könnte ja außen herum gehen. Natürlich ist das nur ein sehr kleiner Teil des Ackers, aber ich gehe ja auch nicht in anderer Leute Gärten, latsche eine Blume kaputt und sage dann: „Ist doch nicht so wild, hier wachsen ja noch 100 andere!“

Fritz, Du bist engagierter Landwirt und seit fast 20 Jahren leidenschaftlicher Gleitschirmflieger. Mit Deiner Tatkraft unterstützt Du seit Jahren den Odenwälder Drachen- u. Gleitschirmflieger-Club und die Gleitschirmflieger Lindenfels bei der Geländearbeit.
Viele Bauern reagieren gerade in dieser Jahreszeit extrem empfindlich, wenn ein Flieger in seiner Wiese oder auf seinem Acker landet. Nun wird ein einzelner Pilot doch kaum einen großen Ernteausfall verursachen. Was ist das Problem?

Fritz: Tatsächlich ist es so, dass der Schaden als gering anzusehen ist. Das eigentliche Problem ist ein anderes. Die wenigsten Piloten machen sich Gedanken darüber, wem die Wiese gehört und fragen direkt beim Bauern nach. Eine einfache Entschuldigung oder einfach die Begebenheit zu beschreiben, ihm zu erklären, warum man ausgerechnet auf seiner Wiese landen musste, reicht meist aus. Jeder würde sich darüber aufregen, wenn ein Fremder in seinem Vorgarten Blumen pflückt oder Himbeeren aus dem Garten mitnimmt. Hier ist es im Grunde genommen nichts anderes. Die Wiese ist Eigentum des Landwirts, er bewirtschaftet die Wiese, um sein Einkommen zu sichern, dafür fehlt aber vielen einfach das Verständnis.

Gibt es Zeiten, in denen das Betreten von Wiesen und Ackerland unproblematisch ist?

Konrad: Sicherlich ist es weniger ein Problem, wenn man direkt nach der Ernte auf einer abgemähten Wiese landet oder auf ei-



Die Wiese ist gemäht – Landung wieder möglich

nem Stoppelacker. Aber dennoch gilt: So schnell wie möglich runter oder an den Rand und das möglichst in einer Fahrgasse oder dort, wo wenig Aufwuchs steht.

Fritz: Ja, gibt es. 1. im Winter, 2. nach dem Abmähen der Wiese (erkennt man am kurzen hellgrünen Bewuchs), und 3. nach dem Abernten des Getreides auf den Ackerflächen im Juli bzw. August (kurze Stoppel, Erde sichtbar)

Manche Piloten wünschen sich mehr Rücksicht auf ihre Belange und haben oft wenig Verständnis, wenn der Bauer auf der Landewiese Mist oder Jauche verteilt oder die Wiesen ausgerechnet an hervorragenden Flugtagen mit großen Maschinen bearbeitet werden. Warum könnt ihr nicht einfach an guten Flugtagen darauf verzichten?

Konrad: Die meisten Piloten essen wahrscheinlich gerne Schnitzel, also muss man auch akzeptieren, dass bei der Schnitzelproduktion Jauche anfällt und es gibt bei der Düngeverordnung bereits recht viele Parameter zu beachten, was Wetter, Menge usw. anlangt. Man kann es leider nicht immer jedem recht machen, aber zu gewissen Zeitpunkten muss die Düngung erfolgen, das wird von der Natur vorgegeben und nicht von wenigen Fliegern (die mit Verlaub, wenn sie ausreichend geübt sind, sicherlich einen geeigneten Platz ansteuern können, der den Schirm sauber lässt).

Fritz: Wenn aus der Erntefläche Silage hergestellt werden soll (große, runde Ballen in Folie eingewickelt), dann ist es wichtig, den richtigen Erntezeitpunkt zu treffen. Grashöhe und Qualität muss stimmen. Morgens wird die Wiese gemäht, danach wird das Silagegras gewendet (im Übrigen eine sehr gute Thermikquelle). Es folgt das Schwaden (reihenförmig zusammengereicht) mit einem Heu- oder Silageschwader. Im nächsten Schritt wird die Silage in runde oder rechteckige Ballen gepresst und in Folie eingewickelt. Bei intensiver Nutzung der Wiesenfläche fährt der Landwirt im letzten Schritt noch Mist bzw. Jauche aus. Er forciert hiermit das Wachstum der nächsten Grasgeneration. Ein guter Flugtag ist gleichzeitig ein guter Arbeitstag für einen Landwirt, das ist einfach so.



Konrad Görg



Fritz Reinheimer



Foto: M. Weier

Das Schleppseil auf dem Acker stört den Bauern nicht.

- Einige Piloten sind der Annahme, dass für Wiesen und Felder das freie Betretungsrecht gilt und wundern sich, wenn sie nach einer Außenlandung Ärger mit Landwirten bekommen. Im Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) steht im § 59, dass das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung allen gestattet ist. Unsere Frage: Warum gilt das freie Betretungsrecht nicht für Eure Wiesen oder Eure Äcker?

Konrad: Unsere Wiesen und Äcker sind für uns als landwirtschaftliche Unternehmer unsere Produktionsstandorte. Wenn diese jeder betreten könnte, wäre das vergleichbar damit, dass man bei VW oder anderen Firmen einfach mal durch die Produktionshallen schlendern könnte. Darüber hinaus werden teilweise erheblich hohe Pachten für die Nutzung der Flächen an deren Eigentümer bezahlt und der Paragraph besagt es ja auch, die Flächen werden genutzt, daher kann nicht jeder Hinz und Kunz darauf herumlaufen.

Fritz: Weil meine Wiesen und meine Äcker auch tatsächlich mir gehören, sie sind mein Eigentum und keine freie Landwirtschaft. Ich sichere mir mit diesem Eigentum meinen Grunderwerb. Daher greift der o. g. Paragraph nicht.

- Ein Pilot ist auf der Suche nach einer geeigneten Landemöglichkeit. Er findet eine Wiese, auf der Kühe, Schafe oder Pferde weiden. Was muss er beachten? Wie reagieren die Tiere?

Konrad: Man sollte sich möglichst rasch, aber auch nicht hastig von den Tieren entfernen, um sie nicht zu verschrecken. Denn Kühe können nach der Flucht nach hektischem Rennen weniger Milch geben oder aufgeschreckte Tiere sich an Zäunen o.ä. verletzen.

Fritz: Der Pilot muss die Gegebenheiten näher betrachten. Tiere reagieren oft fluchtartig auf die Schatten und Geräuschen von Hängegleitern oder Gleitschirmen. Daher ist es unabdingbar, den Tieren eine Fluchtmöglichkeit zu geben. Ist das Gelände beispielsweise größer als 3 Fußballfelder und es sind 10 Tiere darauf zu erkennen, kann man auf der Wiese landen. Allerdings nicht in unmittelbare Nähe der Tiere. Ist die Fläche kleiner und stehen mehr Tiere darauf, dann muss er vermeiden, an dieser Stelle zu landen.

- Häufig gibt es Probleme, wenn Flieger auf landwirtschaftlichen Wegen oder auf Wiesen ihre Autos parken oder sie für die Zufahrt zum Startplatz nutzen. Was haben sie zu beachten?

Bei Kühen und vor allem bei Pferden ist auf ausreichenden Abstand zu achten.





Nach der Landung auf kurzem Weg runter vom Feld und den Schirm am Feldrand zusammenpacken.

Konrad: Das ist ein ganz wunder Punkt, der mir selber auch manchmal mit Fußgängern aufstößt. Es ist wichtig, dass man mit den teilweise doch recht großen Maschinen zu den Feldern kommt, es muss gewährleistet sein, dass die Zu- und Durchfahrten nicht versperrt sind. Auch wieder vergleichbar wäre beispielsweise folgendes: Ich parke mein Fahrrad vor einem Bäckerladen, so dass niemand mehr rein oder rausgehen kann. Das würde der Bäckerinhaber wohl auch nicht gerade lustig finden.

Fritz: Zunächst sollte man die Parkplätze anfahren, die vom Startgelände ausgewiesen werden. Hinweisschilder und Infos auf der jeweiligen Homepage bitte beachten. Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte werden zunehmend größer, daher sollten Zufahrtswege zu landwirtschaftlich genutzten Flächen generell freigehalten werden. Wenn es sich nicht vermeiden lässt, dann ist bitte so zu parken, dass Mindestdurchfahrtsbreite von 3,50 m gewährleistet ist.

■ Wenn ein Pilot eine Außenlandung auf einer Wiese oder einem Acker hatte. Was soll er tun?

Konrad: Auf jeden Fall auf kurzem Weg (beim Acker möglichst in der Fahrgasse) runter bzw. an den Rand und den Schirm nicht mitten auf dem Acker oder der Wiese ausbreiten und dort zusammenpacken. Und evtl., sollte der Landwirt in der Nähe sein, auch den Dialog nicht scheuen und den Landwirt mit Respekt behandeln. Dabei fällt mir immer eine schöne Anekdote ein, die zwar nichts mit Landwirtschaft zu tun hat, aber auch gut übertragen werden kann: Ich bin vor einigen Jahren auf einem Golfplatz gelandet und mein Kumpel Günter gleich ein paar Minuten nach mir. Der Präsident des Golfplatzes kam auf uns zu, fast schon wutschnaubend, und wollte loslegen, was uns denn einfiel. Mein Kumpel Günter ist auf ihn

zu, hat sich vielmals entschuldigt und auch gezeigt: „Schau mal, es war keine Thermik mehr da, somit konnten wir nicht woanders landen!“ Durch seine offene und herzliche, aber auch gleichzeitig respektvolle Art hat er sehr schnell die Situation entschärft. Als Pilot sollte man immer die Ruhe bewahren und höflich bleiben, dann wird eine Außenlandung auch nicht zu einem negativen Boomerang.

Fritz: Er soll sich erkundigen, wem die Wiese gehört und direkt nachfragen, ob ein Schaden durch die Landung entstanden ist. Falls dies zutrifft, ist es von Vorteil, diesen direkt zu ersetzen und sich zu entschuldigen. Nicht mehr und nicht weniger!

Generell möchte ich zu dem einleitenden Sachverhalt kurz Stellung beziehen, weil ich denke, dass man viele Probleme im Vorfeld lösen kann. Jeder Verein zahlt in der Regel Landwirten Pachtgeld für Start- und Landeplätze. Aus langjähriger Erfahrung ist dies allerdings zu wenig, hier wird um jeden Cent gefeilscht. Kosteneinsparung an der falschen Quelle! Bei unseren Startgeländen im Odenwald gehen wir anders vor. Die Eigentümer bekommen einen angemessenen Preis bezahlt. Wenn es die Gegebenheiten bei hohem Flugaufkommen erfordern, zahlen wir dem Eigentümer einen Aufschlag, den er nicht fordert, einfach um ihm zu zeigen, dass wir sein Eigentum und seine Arbeit würdigen. ▢

Anzeige



FLYSTAFF

.AT
.CH
.DE

... fliegend verkauft ... und gefunden

Der Anzeigenmarkt für die Gleitschirm-, Delta- und UL-Fliegerei!

Wie ich gute Flugtage früher erkenne

Nicht jeder Pilot kann von heute auf morgen Flugpläne schmieden und dafür kurzfristig Urlaub nehmen. Eine frühzeitige Planung ist nötig, am besten mehrere Tage im Voraus, soweit die Wetterprognosen sinnvoll tragen. Mit Hilfe von ein paar Meteo-Seiten aus dem Internet ist das gar nicht so schwer.

Text und Grafiken: Lucian Haas

Der Meteoservice „Gleitsegelwetter“ von Stefan Hörmann war in der Szene der Alpenflieger sehr beliebt. Und das nicht nur wegen den per E-Mail gelieferten, detaillierten Tagesprognosen. Sehr geschätzt wurde auch die weitreichende, gut aufbereitete Vorschau auf die kommenden Flugtage bis zu einer Woche im Voraus. Viele Piloten vertrauten darauf: Wenn Stefan mittelfristig gute Wetterbedingungen in Aussicht stellte, planten sie ihre Arbeit bzw. ihre Urlaubstage danach, um an den guten Tagen fliegen gehen zu können.

Stefans Tod und das damit verbundenen Aus von Gleitsegelwetter hat eine große Lücke gerissen. Einen vergleichbaren Meteo-Bringservice mit Frühwarnfunktion gibt es bisher nicht am Markt. Doch deshalb muss man nicht verzagen. Es ist gar nicht so schwer, sich selbst mit relativ wenig Aufwand einen ähnlich hilfreichen Überblick der voraussichtlichen Wetterentwicklung der jeweils kommenden Woche zu verschaffen. Im Folgenden ist eine einfache Vorgehensweise beschrieben, wie man die potentiell nutzbaren und vielleicht sogar richtig guten Tage schon früh und möglichst schnell erkennen, aber auch die Sicherheit dieser Prognosen einigermaßen abschätzen kann. Die Beschreibung bezieht sich dabei hauptsächlich auf den Alpenraum, lässt sich aber in vielen Punkten auch auf andere Regionen übertragen.

Hinweis: Es handelt sich hier nicht um eine Anleitung für punktgenaue Thermikprognosen, sondern nur für das vorausschauende Erkennen großräumig fliegbarer Wetterlagen bis etwa

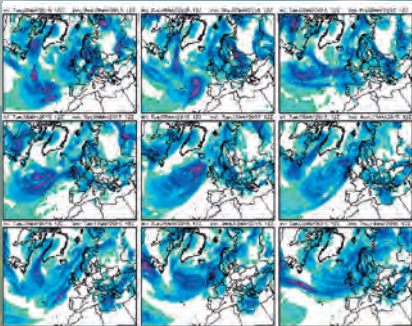
sieben Tage im Voraus. Neben den im Folgenden genannten Wetterseiten können natürlich auch andere Angebote in ähnlicher Weise genutzt werden.

Schritt 1: Schlechtwetter-Check

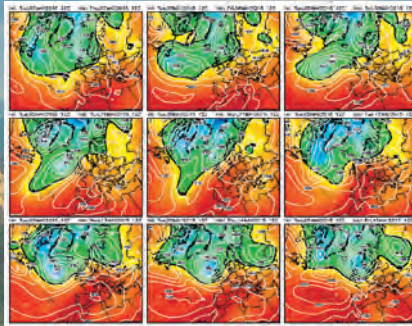
www.wetterzentrale.de/pics/avnpanel4.html

Um möglichst schnell die guten Tage erkennen zu können, geht man am besten nach dem Ausschlussprinzip vor. Als erstes schauen wir nach dem schlechten Wetter. Denn ist das kommende Wetter schon auf den ersten Blick schlecht, können wir uns die Zeit für alle weiteren Analysen zum aktuellen Zeitpunkt getrost sparen.

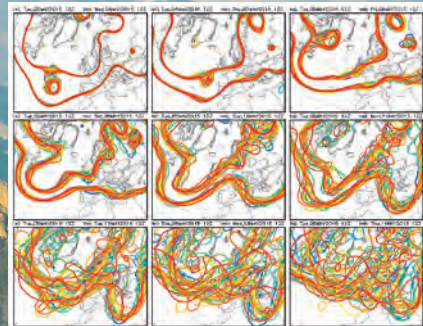
Für einen schnellen Schlechtwettercheck bietet sich das 9-Tage-Niederschlagspanel des GFS-Wettermodells an, wie es auf www.wetterzentrale.de zu finden ist. Das Panel zeigt für die nächsten neun Tage auf einen Blick, wo und wie viel es laut den Modellrechnungen in den jeweils vorausgegangenen 24 Stunden geregnet hat. Tage, an denen große Teile des Alpenraumes dunkelblau oder gar violett (d.h. viel Niederschlag) eingefärbt sind, kann man fliegerisch guten Gewissens abschreiben. Interessant wird es, wenn mindestens zwei Tage am Stück keinen oder regional nur sehr geringen Niederschlag zeigen (hellblaue Flecken). Das könnten potenzielle Flugtage sein, für die es sich lohnt, genauere Analysen zu starten und gedanklich im Kopf schon mal zu blocken.



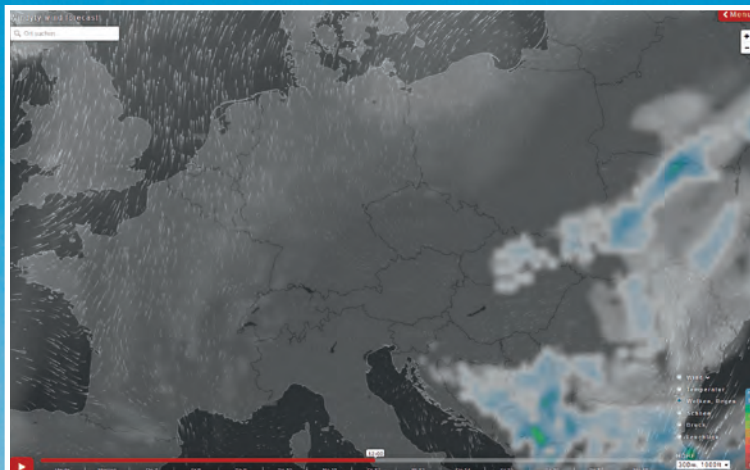
Schritt 1: Das Regenpanel zeigt für die kommenden fünf Tage Regengebiete über den Alpen. Doch zum Montag und Dienstag (11./12. Mai) lichtet sich die Lage. Ein potenzielles Flugfenster könnte sich auftun. Diese Tage gilt es im Auge zu behalten und genauer abzuchecken.



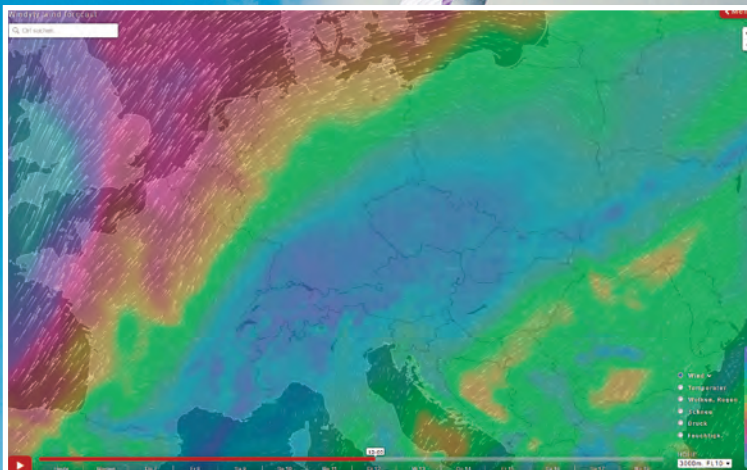
Schritt 2: Die Höhenwetterkarte bestätigt die Erkenntnis aus dem Schlechtwettercheck: Am 6. Tag der Prognose (Montag) schiebt sich ein Hochdruckkeil weit über die Alpen nach Norden vor. Die weiten Abstände der Isobaren und die großen Farbflächen der 500 hPa-Druckhöhe lassen ruhiges Wetter erwarten.



Schritt 3: Die Linien des Spaghetti-Plots des GFS-Prognose-Ensembles laufen zwar schon ab Tag 5 sichtbar auseinander. Aber das Aufschwingen des Hochdruckkeiles im Alpenraum an Tag 6 und 7 wird von allen Modellvarianten ähnlich gerechnet. Diese Entwicklung hat somit eine erhöhte Wahrscheinlichkeit.



Schritt 4a: Der Strömungs- und Wolkenfilm auf Windity bestätigt für den Dienstag die guten Aussichten. Kaum Wolken und nur wenig Wind über den Alpen.



Schritt 4b: Auf Windity kann man auch die Windströmung in der Höhe anzeigen lassen (rechts unten im Bild einstellbar). Für unseren möglichen Flugtag ist auch auf 3000 Meter nur eine schwache Nordströmung zu erkennen. Dieser Tag könnte etwas werden.

► Schritt 2: Höhenwetter-Check

www.wetterzentrale.de/pics/avnpaenel1.html
www.wetterzentrale.de/pics/ecmpaenel1.html

Ergab der Schlechtwettercheck mehrere zusammenhängende Tage ohne Niederschlag, sollte man als nächstes die großräumigen Wetterstrukturen (Drucksysteme) samt dem Höhenwetter begutachten. Hierzu nutzen wir ein weiteres Panel, das sowohl das 500-hPa-Druckniveau als auch den Bodendruck anzeigt. Diese Grafiken sind ebenfalls bei der Wetterzentrale zu finden, zum einen basierend auf dem GFS-Modell (AVN), zum anderen für das europäische Wettermodell ECMWF.

Die Panels zeigen anhand der weißen Isobaren die Verteilung der Boden-Hochs und -Tiefs über Europa. An den regenfreien Tagen wird typischerweise ein Hoch über den betreffenden Regionen herrschen. Je weiter der Abstand der Isobaren, desto geringer ist der überregionale Wind in Bodennähe.

Für die Fliegbarkeit eines Tages ist freilich mehr noch das Höhenwetter entscheidend, und da vor allem die Tatsache, wie gut es sich mit den Bodendruckgebilden deckt. Anhand der Farbflächen, von blau-grün bis orange-rot, sieht man, wo in der Luftsäule eher kalte oder eher warme Luftmassen vorherrschen. Ein Bodenhoch sollte auch in der Höhe mit wärmeren Luftmassen einhergehen, sonst wird das Wetter eher labil und es kommt schnell zu Überentwicklungen. Potenziell gute Flugtage sind zudem davon geprägt, dass die einzelnen Farbflächen auf den 500-hPa-Karten größeren Raum einnehmen und sich nicht so dicht drängen. Am besten sind an den potenziellen Flugtagen über den Alpen nur ein oder zwei Farbstufen zu erkennen. Je mehr es sind, desto stärkere Luftbewegungen finden in der Höhe statt. Liegen die Farbflächen zudem noch senkrecht zum Alpenhauptkamm, ist

mit Stau- bzw. Föhnwinden zu rechnen. Sind unsere beim Schlechtwettercheck erkannten potenziellen Flugtage von Hochdruck und ruhigem Höhenwetter geprägt, lohnt es sich, in die genauere Planung einzusteigen.

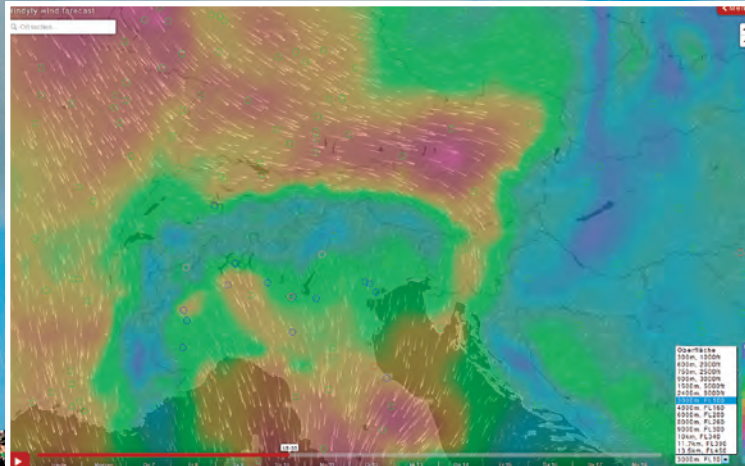
Schritt 3: Wahrscheinlichkeits-Check

www.wetterzentrale.de/pics/enspanel2.html

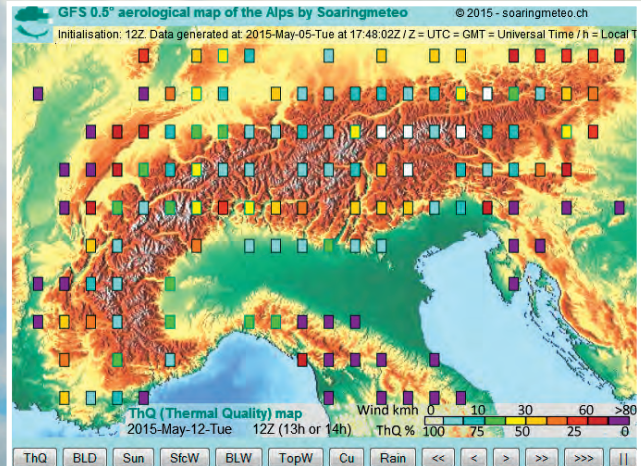
Eine der Hauptfragen bei Wetterprognosen über mehr als drei Tage hinweg ist stets: Wie sicher sind die von den Modellen errechneten Wetterlagen? Grundsätzlich nimmt mit jedem zusätzlichen Tag, den wir weiter in die Zukunft schauen, die Wahrscheinlichkeit ab, dass es tatsächlich so kommt, wie berechnet. Es gibt aber Möglichkeiten zu erkennen, ob die Szenarien der Wetterentwicklung auch am vierten oder fünften Tag noch gut passen könnten, oder ob die aktuelle Wetterlage viel zu unsicher ist, um sie überhaupt über mehrere Tage hinweg fortzuschreiben.

Die einfachste Lösung dafür ist wieder ein Panel von der Wetterzentrale, nun mit einem sogenannten Spaghetti-Plot von Ensemble-Prognosen des GFS-Modells. Bei Prognose-Ensembles wird ein Wettermodell gleich mehrfach, aber mit jeweils leicht abweichenden Eingangsbedingungen durchgerechnet. Je ähnlicher sich die jeweiligen Ergebnisse auch für die nächsten Tage noch sind, desto robuster bzw. wahrscheinlicher ist, dass sich dann auch real solche Großwetterlagen einstellen.

Das Spaghetti-Plot zeigt eine Höhenwetterkarte in einer vereinfachten Darstellung – jeweils pro Modelllauf auf zwei Isohypsen (Linien gleicher Druckhöhen) reduziert. Jeder einzelne Modelllauf des Ensembles ist dabei in einer anderen Farbe gehalten. Je näher diese Farblinien beieinander liegen und je ähnlicher ihre



Schritt 4c: Ein Tag mit stärkerem Höhenwind (3000m) in der Windity-Darstellung. Alle Regionen, die nicht mehr bläulich, sondern grün bis rötlich eingefärbt sind, sind zum Fliegen zu riskant. Die Darstellung zeigt eine typische Nordföhn-Lage.



Schritt 5: Die thermische Qualität (ThQ) eines Tages, wie sie von Soaringmeteo.ch angezeigt wird. Am Dienstag sind fast im gesamten Alpenraum gute Thermikverhältnisse zu erwarten. Besonders interessant könnte es entlang des Hauptkammes im Osten werden.

Realitäts-Check: Die in den Bildern gezeigte Prognose eine Woche im Voraus entpuppte sich am Ende auch als weitgehend zutreffend. Montag und Dienstag, 11./12. Mai, waren fliegbare Tage in den Alpen, wenn auch am Ende etwas weniger gut als in den frühen Modellläufen gerechnet. Stärkerer Wind im Westen und der Durchzug hoher Cirrenfelder im Osten reduzierten die Thermikqualität. Dennoch wurden an diesen Tagen auch wieder größere Strecken geflogen.

Schwünge verlaufen, desto eher kann man auf diese Wettervorhersage bauen. Laufen die Linien hingegen auseinander und sehen aus wie ein Spaghetti-Gewirr auf einem Teller, sollte man den Prognosen kein großes Vertrauen mehr schenken. Tage mit wilden Spaghetti-Aussichten können zwar am Ende immer noch gutes Flugwetter bieten. Doch eine sichere Planungsgrundlage liefern diese Prognosen nicht! Hier schon in die Detailvorschau des Wetters dieser Tage einzusteigen, ist im Grunde Zeitverschwendung.

Zeigen die Spaghetti-Plots für die anvisierten Tage hingegen ein einheitliches Bild, sollte man als zusätzliche Bestätigung noch ein zweites Modell zu Rate ziehen. Dafür schaut man einfach die Höhenwetterpanels von Schritt 2 nochmals an. GFS- und ECMWF-Modell sollten hier möglichst ähnliche Lösungen bieten. Ist das nicht der Fall, kann man in der Planung nur auf die Hoffnung setzen, dass am Ende das Modell mit der besseren Lösung Recht behält. Liegen die Prognosen hingegen nah beieinander, kann man sich um weitere Details kümmern.

Schritt 4: Wolken- und Wind-Check

www.windity.com

Das schönste Hoch am Boden und eine passende Höhenwetterlage nützt uns Fliegern wenig, wenn in manchen Atmosphären-

schichten immer noch größere Mengen Feuchtigkeit eingelagert sind. Denn die daraus entstehenden Wolken können die Thermikentwicklung behindern oder gar verhindern. Auch das gilt es im Vorhinein abzuschätzen.

Sehr elegant ist das auf der Meteo-Seite Windity möglich. Dort werden verschiedene Parameter aus dem GFS-Modell als Overlay über zoombaren Karten dargestellt, allen voran die vorherrschende Windströmungsrichtung und -stärke. Zusätzlich kann man sich auch u.a. Wolken und Regen anzeigen lassen. Und das komfortabel als eine Art Wetterfilm in drei-Stunden-Schritten über mehr als zehn Tage hinweg.

An den zuvor schon in Schritt 1-3 identifizierten und gesicherten Zieltagen sollten über der Flugregion (Alpen) am besten gar keine, oder nur dünne weiß-graue Schleier auftauchen. Wenn dichtere Schlieren zu sehen sind, ist es zwar häufig noch fliegbar, aber wirklich gute Tage sehen anders aus.

Auf Windity kann man auch sehr schön die Höhenwindsituation checken. Dafür wählt man rechts unten im Fenster statt „Oberfläche“ eine andere Höhenstufe aus, am besten 2400m für den Alpenrand und 3.000 m für inneralpine Bereiche. Die Windspuren sollten möglichst kurz und langsam über den Bildschirm wandern als Zeichen für schwachen Wind. Dort, wo sie schneller und vor allem senkrecht zu den Hauptachsen der Bergrücken strömen, ist mit Lee- oder gar Föhneffekten zu rechnen.



An einem der Hammertage Anfang Juni 2014 am Eingang des Ötztals.

► Schritt 5: Thermik-Check

www.soaringmeteo.ch/GFSw/googleMap.html

Erst am Ende unserer vorausschauenden Flugwetterprognose schauen wir uns auch die thermischen Verhältnisse näher an. Dabei geht es in der Vorschau mehrerer Tage nicht darum, genaue Werte zu bestimmen, sondern nur einen ungefähren Überblick zu gewinnen, wo am ausgeguckten Zieltag X mit thermisch besseren oder schlechteren Bedingungen zu rechnen sein dürfte. Diese Infos helfen uns, eine mögliche Zielregion für den geplanten Flugausflug in die Alpen ins Auge zu fassen.

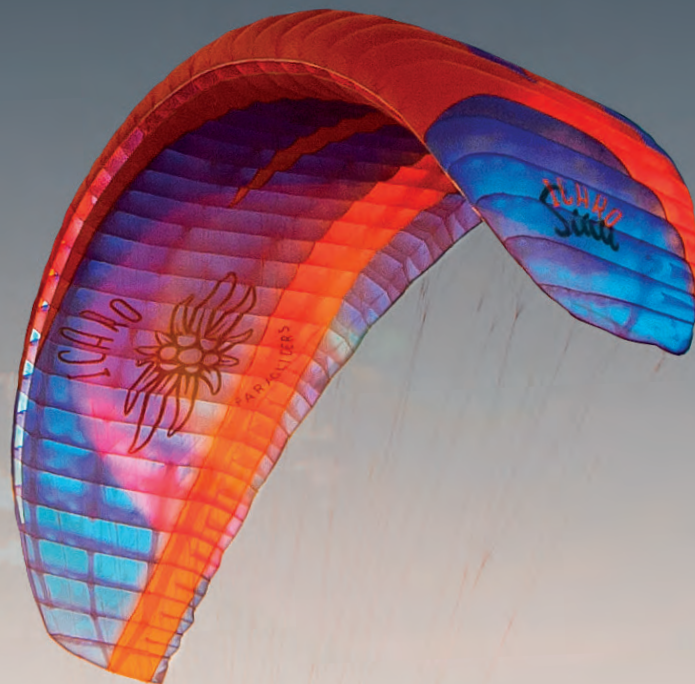
Soaringmeteo.ch bietet Thermikprognosen für den Alpenraum auf Basis des GFS-Modells bis zu sieben Tage im Voraus. Am besten klickt man dafür in der ersten Kartendarstellung des o.g. Internet-Links auf das pinke Quadrat mit den Punkten (links neben Mailand zu finden). Nun öffnet sich ein weiteres Fenster mit einer Karte der Alpen, überlagert mit kleinen farbigen Quadraten. Sie können verschiedene Parameter darstellen, doch der interessanteste für uns ist ThQ, als Kürzel für thermische Qualität.

ThQ ist ein Mischparameter, der verschiedene andere Größen miteinander verrechnet, darunter Sonneneinstrahlung, Temperaturgradient, Basishöhe, Windstärke und Windscherung. Viel Sonne, guter Gradient, hohe Basis und wenig Wind sind nötig, damit eine Region farblich eine thermische Qualität von 90 bis 100 Prozent zugeordnet bekommt. Ist nur einer dieser Teilparameter nicht ideal, ist zum Beispiel der Höhenwind etwas kräftiger zu erwarten, sinkt die ThQ schnell auf 30 Prozent und weniger.

Relativ gut nutzbare Flugtage sind schon zu erwarten, wenn die ThQ großräumig (an mehr als nur zwei, drei benachbarten Punkten) auf der Karte Werte von über 40 Prozent erreicht. Liegen die Werte über 75 Prozent, ist mit sehr guten Flugbedingungen zu rechnen. Allerdings sollte man nicht zu eng schauen: Die richtig guten Tage stellen sich in der Regel eher dann ein, wenn nicht einzelne Punkte mit Spitzenwerten nahe 100 Prozent herausstechen, sondern wenn über größere Landstriche hinweg die angezeigte ThQ durchgängig über 60 Prozent liegt.

Schritt 6: Kontrolle

Hat man nun in den beschriebenen Schritten eine potenziell gute Flugperiode entdeckt, gilt es nicht nur die nötigen zeitlichen Freiräume fürs Fliegen zu schaffen. Man sollte auch am Ball bleiben und im Vorfeld von Tag zu Tag neu prüfen, ob die guten Prognosen für die ausgeguckten Tage sich auch in aktuellen Modellrechnungen immer wieder bestätigen. Manchmal nehmen auch scheinbar sichere Prognosen noch einmal unverhoffte Wendungen. Dann ist etwas Flexibilität gefragt, um kurzfristig doch noch von der Nord- auf die Südalpenseite zu fahren oder andere als die ursprünglich geplanten Fluggebiete anzusteuern. Bei diesen Entscheidungen helfen dann die üblichen Flugwetterseiten wie die neuerdings erweiterte DHV-Wettervorschau, Alptherm oder die kleinräumigen Thermikprognosen auf Basis von RASP-Modellen wie von Meteo-Parapente.com, Meteovolo.it und Soaringmeteo.ch weiter. ◀



Sitta

ICARO's neuer ultraleichter Hike&Fly-Paraglider:
Komplett aus SKYTEX-MATERIAL.



www.icaro-paragliders.com/sitta



Effektiv Soaren

Wilderness/Südafrika. Wenig Wind streicht die Ridge herauf. Das reicht kaum, denken wir, als wir am Startplatz ankommen. Doch zwei Schirme halten sich über der Kante, fliegen ganz ruhig die Ridge entlang und kehren nahezu ohne Höhenverlust in einer fließenden Bewegung um. Geht ja doch. Wir packen aus, starten wie gewohnt, verlieren sofort einige Meter Höhe, drehen panisch um und stehen am Strand.

Nach kurzem, aber schweißtreibendem Fußmarsch treffen wir die beiden, die topgelandet sind. Sie haben das Spiel mit dem Wind perfektioniert. Es beginnt schon vor dem Start.

Tipps und Tricks zum Obenbleiben

Text Peter Cröniger

Bei schwachem Wind ist das Ziel, nicht oder kaum unter Hangkante zu sinken. Daher sind besonders der Start und die ersten Sekunden nach dem Start entscheidend, ob es dem Piloten gelingt, sich in dem Aufwindband zu halten.

Folgende Faktoren sind entscheidend (optimiert für Bedingungen bei Wind von 8-12 km/h, Starkwindsoaren folgt im nächsten Info).

Flugplanung

Die wichtigste Entscheidung für den Piloten heißt: zuerst nach links oder rechts? Der wichtigste Faktor für den Abflug ist die Windrichtung im Verhältnis zur Soaringkante. In den seltensten Fällen steht der Wind senkrecht auf der Kante. Primäres Entscheidungskriterium für die Start- und Abflugrichtung ist gegen den Wind, also mit Gegenwindkomponente zu starten und abzufliegen. Der Windwinkel sollte nicht mehr als 30° betragen. Die Geländeform links und rechts des Startplatzes wird auf „Aufwindgüte“ begutachtet. Ideal wäre möglichst homogenes Gelände mit nur niedrigem Bewuchs bei einer Hangneigung von 45° bis 60°. Ein Gelände, das nach dem Start leicht abfällt, erleichtert auf den ersten Metern die Annäherung an den Hang und hilft, den optimalen Hangabstand einzunehmen. Die Soaringstrecke in eine Richtung soll möglichst lang sein; mindestens aber eine Länge von ca. 8 Sekunden Flugzeit bis zur ersten Wende zulassen. Ist die Strecke kürzer, bleibt bei wenig Wind der erfolgreiche Start nur den Spezialisten vorbehalten. Je länger der erste Soaringschenkel ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit des Obenbleibens.

Startrichtung

Im alpinen Bereich ist es üblich, stets senkrecht zum Gelände zu starten und abzufliegen, um möglichst schnell den Turbulenzbereich zu verlassen und einen sicheren Hangabstand zum Zentrieren einer Thermik zu erreichen. Gegensätzlich hierzu ist das Ziel beim Soaren, im hangnahen Aufwindband zu bleiben. Deshalb wird der Start beim Hangaufwindfliegen so ausgeführt, dass die Beschleunigungsrichtung so weit wie möglich der Richtung beim Soaren entspricht. Je schwächer der Wind, desto schräger zum Hang wird der Start ausgeführt, um nach dem Abheben schon annähernd den optimalen Vorhaltewinkel für das hangnahe und hangparallele Soaren zu haben.



Foto: Peter Cröniger

Starttechnik

Aufziehen: Der Pilot zieht den Schirm rückwärts gegen den Wind auf. Er hat die Steuerleinen bereits in Flughaltung gegriffen.

Stabilisieren: Ruhig durch Mitgehen mit der Kappe mit wenig Bremse.

Aufziehen: Kappe und Leinen sorgfältig kontrollieren; korrekten Verlauf der Steuerleinen checken

Ausdrehen: Der Pilot senkt seinen Schwerpunkt und bewegt sich leicht gegen den Wind.

Ausrichten: Der Pilot bringt die Kappe durch Körperbewegung und Steuerleinenzug in den optimalen Vorhaltewinkel von ca. 45° zur Geländekante.

Startentscheidung: Wenn der Luftraum im Abflugsektor frei ist, trifft der Pilot die Entscheidung, schräg zur Geländekante zu beschleunigen.

Beschleunigen: Der Pilot bringt durch Tiefgehen und eine angepasste eher mäßige Vorlage Gewicht ins System und beschleunigt die Kappe durch einen gefühlvollen Steuerleinenimpuls. Er beschleunigt homogen mit der Kappe mit, bis die Strömungsgeschwindigkeit des minimalen Sinkens erreicht ist.

Abheben: Der letzte Schritt erfolgt in der Luft und ein leichtes Lösen der Steuerleinen ermöglicht ein pendelfreies Abheben mit einer Geschwindigkeit leicht über Minimum Sinken.

Abflugtechnik/Reinsetzen

Wenn der Pilot die Startrichtung gut gewählt und die Starttechnik optimal ausgeführt hat, sind lediglich Feinkorrekturen über Gewichtsverlagerung und Steuerleinenimpulse nötig, um den Gleit- ►



1

Je schwächer der Wind, desto schräger zum Hang wird der Start ausgeführt, um nach dem Abheben schon annähernd den optimalen Vorhalte-
winkel für das hangnahe Soaren zu haben.



2

Der Pilot greift die Steuerleinen schon in Flughaltung. Die Steuerleinen-
stellung entspricht in etwa der Position Minimum Sinken.

- schirm im hangnahen Aufwindband zu halten. Der Vorhalte-
winkel, die Fluggeschwindigkeit und die Steuerleinenhaltung sind
bereits beim Start so gewählt worden, dass jetzt nur mehr ein kon-
trolliertes Reinsetzen erfolgen muss. Das Gurtzeug muss vor dem
Start so vorbereitet und eingestellt sein (Handbuch des Herstel-
lers), dass der Übergang in die Sitzposition ohne Festhalten an den

Ein perfekt eingestelltes Gurtzeug ermöglicht einen harmonischen Startablauf.

Tragegurten, Unruhe stiftendes Ruckeln, oder gar unbeabsichtigte
Steuerleinenbewegungen erfolgt. In jedem Fall muss vor dem
Reinsetzen die Flugrichtung und die Fluggeschwindigkeit opti-
miert sein. Erst Fliegen – dann Hinsetzen.

Abstand zum Hang

Als Grundregel gilt, dass der Hangabstand bei turbulenten Be-
dingungen größer gewählt werden muss, als bei homogener Ge-
ländestruktur und laminarem Wind. Bei Hangneigungen von ca.
45° ist der Abstand vom Piloten zum Gelände in etwa der gleiche
wie vom Wingtip zum Gelände. Bei steileren Hängen muss der Pi-
lot darauf achten, dass der Flügel genügend Hindernisfreiheit hat.
Bei extremem Hangkratzen liefert der hangnähere Flügel bedingt
durch die Bodenreibung weniger Auftrieb als der hangfernere Flü-
gel. Der Gleitschirm hat damit eine leichte Tendenz zum Hang
hinzudrehen. Dies ist ein deutliches Zeichen, dass der optimale
Abstand zum Hang unterschritten wurde. Je näher am Hang ge-
flogen wird, desto wichtiger ist es, genügend Fahrtreserve zu ha-
ben, um sofortige Richtungskorrekturen vom Hang weg
ausführen zu können. Es hat sich bewährt, dazu das Gewicht
schon im hangparallelen Flug leicht nach außen zu verlagern, um
jederzeit die Möglichkeit zu haben, mit dem impulsartigen Lösen
der hangnäheren Steuerleine eine Drehung und eine Schräglage

vom Hang weg einzuleiten. Vor der Begegnung mit einem entge-
genkommenden Gleitschirm muss der hangseitige Pilot (in der
Regel Hang zur Rechten) auf ausreichenden horizontalen und ver-
tikal Abstand zum Gelände achten, da mit vom luvseitig pas-
sierenden Gleitschirm ausgelöst werden deutlichen Turbulenzen durch
Wirbelschleppen gerechnet werden muss. Um das Steigen zu op-
timieren, muss der Pilot bei Hebern gleichzeitig eine
Schräglage zum Hang hin einnehmen, um parallel zum
Hang zu steigen und zu vermeiden, dass der Hangab-
stand mit dem Höhengewinn ungewollt größer und da-
mit die optimale Aufwindzone luvseitig verlassen wird.

Dieses Hindriften Richtung Hang bei Hebern ist sehr effektiv,
muss aber trainiert und defensiv gesteigert werden, um eine
Hangberührung auszuschließen. Diese Technik darf erst ange-
wendet werden, wenn der Pilot sein Fluggerät so beherrscht, dass
er absolut pendelfrei fliegt und seine Flugrichtung genau einhal-
ten kann. Als Übung empfiehlt sich das Trainieren von Rollen und
Stabilisieren bis zur Perfektion. Wenn der Pilot die Hangkante er-
reicht oder überhöht, soll er den Hangabstand vergrößern, da sich
die Zone des maximalen Aufwinds über der Hangkante Richtung
Luv verschiebt. Vor einer Umkehrkurve über der Hangkante kann
sich der Pilot leicht nach hinten versetzen lassen, um im maxi-
malen Aufwindbereich wenden zu können.

Geschwindigkeit

Das Ziel der optimierten Geschwindigkeit beim Soaren ist, dass
der Anstellwinkel der Kappe über längere Zeit in einem Bereich
mit minimalem Sinken liegt und trotzdem genügend Energie im
Schirm ist, um dynamische Steuerimpulse für optimierende Rich-
tungskorrekturen zu ermöglichen. Beim Einfliegen in eine stei-
gende Strömung erhöht sich der Anstellwinkel und würde in den
Bereich stark ansteigenden Widerstandes rutschen, wenn er vor-
her im optimalen Bereich war. Deshalb ist es besser mit leicht ge-
ringerem Anstellwinkel, also etwas schneller als Minimum Sinken



Der letzte Schritt erfolgt in der Luft. Die Armhaltung ermöglicht dosierte Feinkorrekturen und ein pendelfreies Abheben.



Der Vorhaltewinkel, die Fluggeschwindigkeit und die Steuerleihenhaltung sind bereits beim Start so gewählt worden, dass jetzt nur mehr ein kontrolliertes Reinsetzen erfolgen muss.

Tipps und Tricks zum Obenbleiben

Es hat sich bewährt, das Gewicht schon im hangnahen Flug leicht nach außen zu verlagern, um jederzeit die Möglichkeit zu haben, mit dem impulsartigen Lösen der hangnäheren Steuerleinen eine Drehung und eine Schräglage vom Hang weg einzuleiten.

Fotos: Andreas Reiner



zu fliegen, damit jeder Heber im optimalen Anstellwinkelbereich mitgenommen werden kann. Fällt die Geschwindigkeit unter den Wert für minimales Sinken, steigt das Sinken stark an und der Gleitschirm wird träge. Es dauert relativ lange, bis der Schirm wieder zieht – viel Höhe geht verloren und die Fähigkeit zu Feinkorrekturen geht fast vollständig verloren. Liegt die Geschwindigkeit über V-minsink bis V-bestglide steigt das Sinken nur marginal an, aber die Manövrierbarkeit um alle Achsen nimmt deutlich zu. Der Pilot kann dadurch das Aufwindband viel effektiver ausnützen.

Aktives Fliegen

Um kleine lokale Steigzonen innerhalb des Aufwindbandes optimal zu nutzen, muss der Pilot den Anstellwinkel der Kappe stets in einem Bereich halten, der den Gleitschirm minimal sinken lässt. Dies gelingt am besten durch feinfühligste Steuerimpulse mit der optimalen Griffhaltung mit linearer Zugrichtung; also Daumen und Zeigefinger am Wirbel, mit gebeugten Armen am Tragsgurt entlang, nicht mit gestreckten Armen auf einer Kreisbahn. Steuerinputs werden als Steuerimpulse bezeichnet, wenn die ►



Foto: Björn Klaassen

Tipps und Tricks zum Obenbleiben

- Kappe durch Vor- oder Zurücknicken ihren Anstellwinkel ändert, ohne dass die Hinterkante über längere Zeit stark ausgelenkt wird und dadurch bremsend Steigleistung vernichtet. Dies ist die effektivste Art, einen Gleitschirm um die Querachse zu steuern. Längeres stärkeres Bremsen vernichtet Leistung, erhöht das Sinken und macht den Gleitschirm träger. Die Grundhaltung für aktives Fliegen ist normalerweise die Steuerleinenstellung für minimales Sinken. Beim Soaren hat sich bewährt, die Steuerleinen etwas offener (höher) zu halten, um die Leistung zu optimieren. Dies hat den Nachteil geringerer Steuerwege für aktives Fliegen. Daher kann es sein, dass bei kleinen Aufstellern das Lösen der Steuerleinen allein nicht reicht, um die Kappe im optimalen Anstellwinkelbereich zu halten. Ein kurzer korrigierender Impuls mit dem Beschleuniger kann ab und zu notwendig werden. Dieses aktive Fliegen mit dem Beschleuniger muss vor der Anwendung verstanden und trainiert werden. Richtungskorrekturen um die Längsachse sind steigleistungsmäßig optimiert, wenn diese mit-

tels Gewichtsverlagerung ausgeführt werden. Um die Anzahl der Richtungskorrekturen zu minimieren und absolut pendelfrei geradeaus zu fliegen, hat sich bewährt, dass der Pilot ein weiter entferntes Geländemerkmal fixiert, auf das er konzentriert zu fliegt (optimale Blickführung).

Umkehrkurve

Das Wenden am Hang ist besonders bei kürzeren Soaringstrecken der Schlüssel zum Erfolg. Hier gilt es, die Kurventechnik so zu optimieren, dass der optimale Anstellwinkelbereich beibehalten wird und dabei das Aufwindband nicht verlassen wird. Vereinfacht ausgedrückt, ist die Aufgabe des Piloten, den Schirm auf engem Raum zu drehen, ohne dass der Schirm zu schnell (großer Radius) oder zu langsam wird (hohes Sinken und Trudelgefahr). Da



Videoclip Start- und Umkehrkurve

eine Kurve eine Bewegung um die Quer-, Längs- und Hochachse ist, hat es sich in der Praxis bewährt, diese Wende dynamisch unter Anwendung der Impulssteuertechnik und Beachtung des Pendeleffekts zu fliegen. Diese Steuertechnik verfeinert die Grundtechnik des Kreisens (Blick - Gewicht - Außenbremse lösen - Innenbremse ziehen - Außenbremse dazu), macht sie effektiver; erfordert aber genaueres Timing und damit vermehrtes Training (am besten unter Anleitung).

Anzeige

Harzer Gleitschirmschule & Shop


www.paracenter.com

+49 (0) 5321 43737



Voraussetzung für eine perfekte Umkehrkurve ist das Beherrschen der Übung Rollen und Stabilisieren und sehr nützlich ist Erfahrung mit moderaten Wingovern. Längere Bremsensätze sollen auch für die Richtungskorrektur und das Kurven vermieden werden.

Toplanden/Hanglanden

Der krönende Abschluss eines Soaringfluges ist die Landung am Startplatz. Eine Toplandung ist anspruchsvoll, das Gefährdungspotential erheblich und die Fehlermöglichkeiten sind groß. Sie bedarf deswegen einer genauen Strategie, erfordert absolute Schirmbeherrschung, auch und besonders im Langsamflug und darf aus diesen Gründen niemals erzwungen werden. Im Zweifelsfall durchstarten. Es gibt zwei Varianten, am Startplatz einzulanden. Die klassische Toplandung, bei der der Landeplatz im Endanflug gerade von hinten ziemlich genau gegen den Wind angefliegen wird. Das Gelände muss dazu hinter dem Start-/Landeplatz ausreichend flach sein und von der Geländeform einen turbulenzarmen Anflug im Leebereich der Soaringkante zulassen. Kann man den Landeplatz geländebedingt oder aufgrund starker Turbulenzen nicht von hinten anfliegen, besteht die Möglichkeit, eine Hanglandung mit Seitenwindkomponente durchzuführen. Auch eine Mischform beider Methoden ist gut zu praktizieren.

Toplandung

Der Pilot muss die Strömungsverhältnisse im Anflugbereich und besonders im kurzen Endanflug kennen. Mehrere Überflüge mit langsam geringerem Bodenabstand sind zu empfehlen. Die Anflugstrategie ist entscheidend. Geflogen wird eine Starkwindlandeeinteilung (siehe Info 173, 36ff.) mit langem Queranflug und kurzem Endanflug. Die Position liegt querab des Landeplatzes. Hier wird durch hin und her Driften die richtige Abflughöhe erflogen. Sie kann durchaus tiefer liegen als der Landeplatz. Der Queranflug muss eine Gegenwindkomponente haben. Bei Toplandungen niemals mit Rückenwind im Queranflug fliegen. Im langen Queranflug mit möglichst großem Vorhaltewinkel, kleiner Groundspeed und möglichst konstanter Höhe (oder leicht steigend) richtet sich der Pilot bereits auf. Die Endanflugskurve wird möglichst flach und kontrolliert geflogen (Außenbremse!). Der kurze Endanflug muss mit ausreichend Geschwindigkeit geflogen werden, um den Windgradienten kompensieren zu können und den Gleitschirm mit kurzem Impuls weich abzufangen.



Toplandetraining: Der kurze Endanflug muss mit ausreichend Geschwindigkeit geflogen werden, um den Windgradienten kompensieren zu können und den Gleitschirm mit kurzem Impuls weich abzufangen.

Hanglandung

Ist im Bereich des Startplatzes der Hang ausreichend frei von Bewuchs und hat eine akzeptable Neigung, kann die Landung in Form einer Hanglandung ausgeführt werden. Ist der Wind eher schwach und kommt deutlich seitlich, ist diese Art der Obenlandung zu favorisieren. Sie stellt höhere Anforderungen an die Peiltechnik und die Landetechnik, ist aber weniger anfällig für einen eventuellen Strömungsabriss. Die Position liegt querab des Landeplatzes. Hier wird durch hin und her Driften die richtige Abflughöhe erflogen. Diese kann durchaus tiefer liegen als der Landeplatz. Der Queranflug muss eine Gegenwindkomponente haben. Im langen Queranflug mit möglichst großem Vorhaltewinkel, kleinem Groundspeed und möglichst konstanter Höhe (oder leicht steigend) driftet der Pilot auf die Hangkante zu und richtet sich rechtzeitig auf. Die Landung erfolgt mit deutlicher Seitenwindkomponente. Kurz vor dem Aufsetzen wird der Schirm durch einen Impuls abgefangen und durch etwas früheres und stärkeres Ziehen der Luvbremse gegen den Wind gedreht. Je genauer der Pilot den Bereich genau oberhalb der Hangkante trifft, desto geringer ist das Verletzungspotential durch Umknicken bei der Landung. Ist der Pilot zu tief oder zu hoch, kann er jederzeit gegen den Wind drehen und durchstarten.

Beide Varianten bergen ein höheres Risiko als eine Landung am Landeplatz/Strand. Diese ist bei nicht ausreichendem Training oder Zweifeln im Anflug einer Landung am Startplatz vorzuziehen. ▽

Anzeigen

Flugsportbekleidung

FLIGHT-TOOLS

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

Besuchen Sie uns 24 h im Internet

www.flight-tools.com

skysticker Die perfekte Art zu beschriften!

Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

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



Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule

Bassano del Grappa – immer wieder schön!

Im Frühjahr 2015 weilten unter der Ägide der Harzer Gleitschirmschule 26 Pilotinnen und Piloten im Hotel Garden Relais zu Semonzo, die Flugschüler wurden sorgsam von Beverly Jäger und dem „schillerlockigen“ Christian betreut, die Freiflieger hatte der Padrone der Gleitschirmschule Knut Jäger in seine Obhut genommen. Diesen Betreuern war es auch zu verdanken, dass das herrliche Frühlingswetter in Norditalien für großartige Thermikflüge und ausgedehntes Soaring am Monte-Grappa-Massiv genutzt werden konnte; die Alpen stellten sich erfolgreich dem Tiefdruckgebiet über Deutschland mit orkanartigem Sturm, Regen und Schnee entgegen. Somit hatte in Oberitalien der Frühling mit bis zu 20 Grad Wärme und früher Baumbüte Einzug gehalten. Lediglich an einem Tag war der Luftdruckunter-

schied zwischen Süddeutschland und Norditalien derartig groß, dass der bei klarem Himmel einsetzende Nordföhn das Fliegen unmöglich machte, dafür schwebten auf der Hotelterrasse die Tischtücher durch die Luft und Stühle wurden umgeblasen.

Eine besondere Prüfung erwartete uns danach am Weststartplatz (Casette), wo wir bei ganz leichtem Rückenwind erfolgreich den Start absolvierten, während ein fremder Pilot unten in einen Baum flog. Für die Flugschüler hatte Christian die Starts auf Video aufgenommen und mit ihnen sorgfältig ausgewertet, das war sicherlich eine lehrreiche Fortbildung. Am letzten Tag hatten wir zwei wunderschöne Abgleiter vom Panetone (1.800 m). Die letzten 100 Höhenmeter mussten wir zu Fuß bewältigen, da Schneewehen die Straße nach oben versperrten. Leider wurde die Woche durch einen schweren Unfall überschattet, als ein Drachenflieger im zu tiefen Landeanflug gegen eine elektrische Freileitung prallte.

Joachim Dietze

Anmerkung
Joachim Dietze ist 83 Jahre alt und hat mit 80 Jahren seine Ausbildung zum Gleitschirmpiloten gemacht. Er ist einer der aktivsten Flieger und begleitet viele Reisen auch mit anderen Anbietern (Portugal, Südafrika, Türkei, Andelsbuch). Am Startplatz ist er immer der Erste. Joachim ist begeisterter Nova Susi Flieger und hat bei der letzten Bassanotour die Jungspunte ausgekurbelt. Landung nur, weil es zu kalt wurde.



Knut Jäger

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



Drachenclub Hohenneuffen

Überraschender Vereinsausflug

Am 10. April starteten Stefan Born, Martin Brinek, Max Habel und Herbert Porst am Startplatz West zu einem Sightseeingflug über den Hohenneuffen. Trotz der hohen Bewölkung wurden sie von der Frühlingsthermik mitgenommen bis zu den Wolken. Gemeinsam, dank Funkverbindung, entschlossen sie sich, mit dem Wind Richtung Allgäu zu fliegen. Die Verhältnisse wurden immer besser, mit dem Ergebnis, dass sie über Ulm schon auf 2.900 m Höhe waren, so hoch wie noch nie. Unterwegs trafen sie noch auf ihren Kollegen Werner Feirer, der vom Startplatz Neidlingen in die Luft gegangen war. Nach 5 h Flug und 87 km wurden sie von den nachlassenden Aufwinden auf den Boden gezwungen. Ein ungeplanter Vereinsausflug nahm sein glückliches Ende.

Dieter Rebstock
www.dc-hohenneuffen.de

DGC Battenberg

Fluggelände Eisenberg - Gäste wieder willkommen

Der DGC Battenberg hat gemeinsam mit dem Flugplatzbetreiber und dem RP Kassel eine Vereinbarung zur weiteren Nutzung des Eisenberg als Fluggelände innerhalb der RMZ Allendorf vereinbart. Um den Eisenberg herum wird nun ein Halbkreis im Bereich der RMZ ausgenommen, in dem Drachen- und Gleitschirmpiloten ohne vorgeschriebene Hörbereitschaft (Frequenz Allendorf-Info) fliegen dürfen. Lediglich muss der Flugbetrieb vor dem ersten Start einmalig am Tag per E-Mail angemeldet werden. Gäste sind den Battenbergern ab sofort wieder herzlich willkommen. Leider müssen wir aber auf einer ausführlichen Einweisung bestehen und es darf auch nur in Anwesenheit eines Vereinsmitglieds geflogen werden.

Manfred Vaupel
www.dgc-battenberg.de



Paragliding Nordwest

Jahreshauptversammlung

Aus Paragliding Nordwest wird Paragliding Nordwest e.V. Im November hatten wir unter reger Beteiligung unsere Jahreshauptversammlung. Wir haben in den letzten Jahren einen kräftigen Zuwachs an neuen Mitgliedern in unserem Verein und uns deshalb entschieden, uns zu einem eingetragenen Verein weiter zu entwickeln. Wir heißen jetzt: Paragliding Nordwest e.V. In diesem Zuge haben wir auch gleich einen neuen Vorstand gewählt, der sich aus folgenden Personen zusammensetzt: 1. Vorsitzender: Joachim de Buhr, 2. Vorsitzender: René Mertens, Kassenwart: Nicole Ochs-Schultz. Weiterhin wurden wichtige Aufgabengebiete verteilt, Infos zum Stand der Entwicklung neuer Fluggebiete gegeben, die Arbeit der Mitglieder gewürdigt, Planungen fürs nächste Flugjahr besprochen, lecker gegessen und einfach nur gequatscht. Wir sind auf dem richtigen Weg!

Joachim de Buhr
<http://paraglidingnordwest.de>

Redaktionsschluss

September Info 195 - 2. Juli 2015
 November Info 196 - 2. Sept. 2015



ANZEIGEN HOTLINE

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



DGCW Neidlingen

Fluggelände Neidlingen - Gästeflugregelung in Gefahr!

Der DGCW Neidlingen bittet dringend alle Piloten, sich über die aktuellen Regelungen im Fluggebiet zu informieren und diese genau einzuhalten. 2014 konnten wir - trotz heftiger Bedenken und Widerständen - die Verlängerung der Geländezulassung erreichen und stehen nun besonders unter Beobachtung. Obwohl wir die zahlreichen Vereine im Einzugsgebiet über die aktuelle Entwicklung informiert haben, gibt es an fast jedem Flugtag ernsthafte Verstöße gegen die Auflagen. Wenn wir das nicht schnell gemeinsam in den Griff bekommen, sehen wir uns leider gezwungen, die Gästeregelung einzustellen und den Flugbetrieb auf Vereinsmitglieder zu beschränken. Bitte beachtet im Besonderen folgende Punkte:

1. Die Zufahrt zu Start- und Landeplätzen ist für Gleitschirm- und Drachenflieger ausnahmslos untersagt.
2. Der Abstand zum Steinbruchfelsen - mindestens 200 m - ist aus Vogelschutzgründen ganzjährig strikt einzuhalten.
3. Außenlandungen sind dringend zu unterlassen, sofern kein zwin- gender Grund vorliegt.
4. Der Umgang mit Anwohnern, Grundstücksbesitzern und Landwir- ten hat in angemessener und höflicher Art und Weise zu erfolgen, auch und gerade wenn es zu Unstimmigkeiten kommen sollte.
5. Gäste (außerhalb der Haltergemeinschaft) sind illegal unterwegs und gefährden unser Fluggebiet, wenn folgende Bedingungen vor dem Start nicht erfüllt sind: Einmalige Einweisung und Registrierung - Anwesenheit von Vereinsmitgliedern - Eintrag ins Startbuch.

Übrigens: Auflagen denken sich nicht die Vereine aus, um Piloten zu schikanieren. Auflagen werden extern vorgegeben und sind der Preis dafür, dass man ein Gelände überhaupt betreiben darf. Wenn Aufla- gen nicht eingehalten werden, führt das zu noch mehr Auflagen, noch mehr Stress und Arbeit für die Verantwortlichen und am Ende zum Verlust des Geländes.

Danke für euer Verständnis und eure Unterstützung

Matthias Stiefelmaier
www.dgcw.de



Berchtesgadener Drachenflieger

Ereignisreiches Fliegerjahr trotz wenig Flugwetter

Anlässlich der Jahreshauptversammlung im April im Gasthof Schön- feldspitze hielt Erster Vorstand Korbinian Stanggassinger zunächst eine umfangreiche Rückschau auf das abgelaufene Fliegerjahr 2014: Neben einigen – überwiegend altersbedingten – Austritten wurden insgesamt sechs Jungpiloten in den Verein neu aufgenommen, eine hervorragende Entwicklung, so der Erste Vorstand.

Ebenso wurde durch den Ausbau der Homepage (www.berchtesgadener-drachenflieger.de) verstärkt Augenmerk auf die Werbung für das Drachenfliegen gelegt. Das Drachenfliegen ist - insbesondere auch in Berchtesgaden - über die Jahre in Vergessenheit geraten, weil zum Ei- nen mit Entwicklung des Paragleiters eine hohe Anzahl an Piloten meist aus Bequemlichkeit umgestiegen sind, zum Anderen aber die großen Gerätehersteller und Vereine den Sport stark vernachlässigt oder unzureichend vorangetrieben haben. Da muss gegengehalten werden, denn die wenigsten Piloten wissen etwas über dieses einzig- artige Fluggefühl, das dem Adlerflug wohl am nächsten kommt.

Besonders geehrt wurde in diesem Jahr Vereins- Streckenflugmeister Franz Wenig. Er flog mit seinem Moyes Litespeed RS am 07.06.2014 vom Jenner aus in fünfeinhalb Stunden eine Flugstrecke von 117,5 km, größte Höhe 3.788 m.

Im August 2014 wurde im Lungau die 30-jährige Vereinspartnerschaft mit dem dortigen Fliegerverein gefeiert. Zum Saisonabschluss im Ok- tober führte der alljährliche Clubausflug nach Tolmin in das Soča-Tal (Slowenien), wo vom Berg Kobala aus noch einige beachtliche Flüge gemacht wurden.

Die Hauptversammlung entlastete im Anschluss die Vorstandschaft einstimmig. Danach wurde im Zuge von Neuwahlen die Vorstand- schaft mit beigeordnetem Beirat für die kommenden zwei Jahre ge- wählt. Die Ämter im Einzelnen: Erster Vorstand: Korbinian Stanggassinger, Zweiter Vorstand: Franz Wenig, Kassier: Matthias Appel, Schriftführer: Michael Schröder, Flugwart: Wolfgang Hahn, Zeugwart: Anton Lenz, Pressereferent: Wolfgang Dopke.

Wolfgang Dopke
www.berchtesgadener-drachenflieger.de



Unlimited Power

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

Mehr Infos: www.advance.ch/sigma

ADVANCE SIGMA⁹

DCB Ruhpolding

Jahreshauptversammlung



Im März hielt der Deltaclub Bavaria Ruhpolding (DCBR) seine Jahreshauptversammlung ab. Nachmittags bestand bereits für die Piloten die Möglichkeit, den Rettungsfallschirm probeweise auszulösen und professionell packen zu lassen. Mit einem Dank an die Packer und Helfer startete Dieter Kaml seine Ausführungen. Der 1. Vorsitzende ließ das Vereinsjahr Revue passieren mit den Wettbewerbshöhepunkten Goldener Adler, Angerer Open und den Clubmeisterschaften.

Anschließend referierte Wolfgang Lankes über die Lufträume um Ruhpolding. Diese Informationen sind für Drachen- und Gleitschirmpiloten eminent wichtig, da hier gesetzliche Vorgaben einzuhalten sind. Über eine gute Entwicklung im Gleitschirmgeschehen berichtete Gleitsegelreferent Achim Joos. Ihm folgte Flugleiter Horst Küpper mit seinen Ausführungen, ehe Susanne Ganzer-Schroll den Kassenbericht präsentierte. Der Verein mit aktuell 262 Mitgliedern hat ein solides finanzielles Fundament. Das bestätigte auch Kassenprüfer Simon Dandl, der per Handabstimmung die Vorstandschaft entlastete. Zum Abschluss der Jahreshauptversammlung ehrte Sportvorstand Robert Schroll die zahlreichen Teilnehmer des Sonntagsflieger-Wettbewerbes, der 2015 ausgesetzt und 2016 auf neue Füße gestellt wird.

Pele Faßbender
www.dcb-ruhpolding.de



Gleitschirmclub Nahe- Glan

Neuwahl Vorstand

Die Mitglieder des Gleitschirmvereins Nahe- Glan aus dem wunderschönen Naheland haben im März ihren neuen Vorstand gewählt. Von links nach rechts: Turgay Alpocokay (Geländewart), Fritz Altrichter (1. Vorsitzender), Holger Sirrenberg (Pressewart), Birgit Gerlach-Schwarz (Beisitzerin), Udo Becker (Kassenwart), Reinhard Milferstedt (2. Vorsitzender), nicht auf dem Foto: Claudia Blaschke (Schriftführerin) und Martin Langen (Sportwart)

Der Gleitschirmverein Nahe – Glan wurde 1998 gegründet und unterhält derzeit insgesamt 6 vom Deutschen Hängegleiter- und Gleitschirmverband (DHV) zugelassene Start- und Landeplätze entlang der Flüsse Nahe und Glan. Der Gleitschirmverein hat z.Zt. etwa 100 aktive Piloten/innen. An allen Startplätzen sind ausschließlich Gleitschirmstarts zugelassen. Gastfliegern stehen alle Startplätze - ausgenommen Neuberg, Hohenöllen sowie Hochstetten Dhaun - offen. Wir wünschen allen Pilotinnen und Piloten eine wunderschöne und vor allen Dingen unfallfreie Flugsaison!

Holger Sirrenberg
www.gleitschirmverein-nahe-glan.de

Anzeige

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



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



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

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

SKYTRAXX

High Performance VARIO 2.0



Das neue SKYTRAXX 2.0 ist die konsequente Weiterentwicklung des bewährten SKYTRAXX. Es bietet viele neue Funktionen wie Kartenanzeige mit allen Startplätzen Weltweit, grafische Luftraumüberwachung, Trackspur und vieles mehr.

Tel.: +49(0)7651-3732 Fax: +49(0)7651-2542

www.flugvario.de info@flugvario.de

© 2007 SKYTRAXX



Die Koch 3 im Einsatz beim LSV Alsfeld

Luftsportverein Alsfeld

Windenseminar des DHV

Der LSV Alsfeld führte im März 2015 unter Leitung von Bernd Böing vom DHV ein Seminar für Gleitschirmpiloten und die Windenfahrer des Vereins, aber auch für angemeldete Gastpiloten durch. Performance-Schwerpunkt dieses Seminars war der Sicherheitsstart beim Gleitschirm-Windenschlepp. Das Wetterfenster für diese Veranstaltung war aufgrund der Windverhältnisse nur kurz und auf den Samstagvormittag begrenzt. Das Ziel des Seminars, die Performance im Windenschlepp zu verbessern, damit Kavaliertests und Sackflüge künftig der Vergangenheit angehören, wurde aus Sicht der Teilnehmer dennoch erreicht. Bernd konnte aufgrund seiner Erfahrungen aus Theorie und Praxis, verbunden mit den Beobachtungen aus diesem Seminar, alle Beteiligten für die Gefahren beim Windenbetrieb sensibilisieren. Ein echter Sicherheitsgewinn zum (Winden-) Start in die Flugsaison 2015!

Der LSV Alsfeld schleppt seit einigen Jahren auf dem Segelflugplatz Alsfeld. Schleppbetrieb auch für Gastpiloten. Informationen unter www.LSV-Alsfeld.de, Ausschreibungen für Termine zum Windenschlepp beim LSV Alsfeld auch unter www.Schlepptermine.de. Übrigens: In diesem Jahr erstmalig vereinsoffene Meisterschaft: Wer fliegt am weitesten aus der Winde des LSV Alsfeld (DHV XC)? Einzelheiten hierzu demnächst auf unserer Homepage.

Friedrich Kroß
www.LSV-Alsfeld.de



Gleitschirmclub Wiesental

85ster Geburtstag

Der Gleitschirmclub Wiesental gratuliert seinem zweiten Vorsitzenden Karl Stoll zum 85. Geburtstag. Am 25. Februar durften wir ein nicht gerade alltägliches Fliegerjubiläum eines aktiven Fliegerkameraden feiern. Auch im reifen Alter von nun 85 Jahren, zieht unser Karl eifrig an den Fäden, welche unseren Verein stets mit viel Geschick lenkten. Egal ob es um die Aufrechterhaltung des Clubbus-Fahrdienstes geht, oder die Planung und Organisation des jährlichen Clubausfluges ansteht ... unser Karl ist immer in vorderster Reihe dabei. Da Karl beim Fahrdienst immer auf die Sauberhaltung der Auffahrtswege achtet und jegliches Gehölz entsorgt, wurde kurzfristig seitens der Vorstandschaft beschlossen, ihm in einer feierlichen Runde einen Ster gespaltenes Buchenholz zu überbringen.

Seinen tollen Charakter stellte er auch an diesem Tage wieder unter Beweis und freute sich über die gelungene Überraschung, obwohl er gar keinen Kaminofen besitzt. Auch 2015 freuen wir uns auf das jährlich wiederkehrende Problem mit Karl, in seinem reichlich gefüllten Terminkalender einen freien Termin für unseren Clubausflug nach Fiesch zu ergattern.

Lieber Karl, wir sind sehr stolz darauf, einen solch tollen Vereinskammeraden wie Dich bei uns haben zu dürfen und wünschen Dir weiterhin viel Gesundheit, noch viele schöne Jahre mit Deiner Familie und uns.... und stets.... ein happy landing.

Andreas Ziegler
www.skymaster-paragliding.de/gastpiloteninfo.php

Anzeige



Nova Testzentrum

Tandemflüge
Aus- u. Weiterbildung
Reisen - Handel - Verleih

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



Cabo de Gata -Andalusien

Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779



Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Regental

Jahreshauptversammlung

Im März fand die Hauptversammlung des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Regental statt. Vorstand Georg Eichinger war hoch erfreut über die zahlreichen anwesenden Mitglieder und konnte auch einige neue Mitglieder im Verein willkommen heißen.

Nach einer kurzen Begrüßung berichtete er über die Aktivitäten des vergangenen Jahres. Besonders bedankte er sich für die erfolgreiche Ausrichtung des Bayerwald Cups 2014 und die gelungene Abschlussfeier im Prellerhaus bei St. Englmar, wo einige Gäste weit länger als geplant verweilten. Vorstand Georg Eichinger gab einen aktuellen Sachstand zu den vom Regentaler Verein und von den Nachbarvereinen des Bayerischen Waldes unterhaltenen Fluggebieten. Im gemeinsamen Konsens haben die Vereine ein attraktives Angebot an Fluggebieten im Bayerischen Wald geschaffen, das allen Gleitschirmbegeisterten die Ausübung dieses Sports in ihrer Heimatregion ermöglicht. Anschließend stellte er die Termine für das Kalenderjahr 2015 vor und warb um zahlreiche Beteiligung beim Vereinsausflug, dem Sommerfest und der Vereinsmeisterschaft im Herbst. Außerdem soll nach dem großen Zuspruch im vergangenen Jahr auch 2015 wieder ein Gleitschirm-Festival auf dem Vereinsgelände stattfinden.

Albert Sturm
www.dgfc-regental.de



Von links: Robert Mair, Hermann Klarl, Stefan Weber, Peter Hoppe, Christian Gradl

Gleitschirmclub Ratisbona

Führungswechsel

Mit seinen 28 Jahren blickt der GSC Ratisbona auf eine abwechslungsreiche Vereinsgeschichte zurück. Eines ist aber immer erhalten geblieben: sportliche Kameradschaft und die Freude am Fliegen. Seit Februar 2015 steht der GSC Ratisbona unter neuer Führung. Hermann Klarl ist neuer Präsident, Stefan Weber neuer Vizepräsident und Peter Hoppe übernimmt die Geschäftsführung. Im Amt bestätigt wurden Sportwart Christian Gradl und Schatzmeister Robert Mair. Alois Wegerer bewies in Führung des Vereins von 2009 - 2015 ein sehr glückliches Händchen: Das neue Stammlokal lockt monatlich gut 20 PilotInnen in die Altstadt, die ca.

6 - 8 Ausfahrten pro Jahr nach Italien, Slowenien oder Österreich sowie spontane Tagesausfahrten machen den Verein für erfahrene Piloten wie Fluganfänger attraktiv. Dank der guten Kooperation mit dem DGC Albatros Landshut können auch regelmäßig Windenschlepptage angeboten werden. Ebenfalls beliebt: Walk&Fly. 2015 steht der Verein bestens da: 90 aktive Mitglieder, finanziell gesund, sportlich erfolgreich. Im Ostbayern Cup belegte der GSC Ratisbona den guten 7. Platz, Markus Knoth kam in der Einsteigerklasse auf den 3. Platz und Renate Griebel wurde in der Deutschlandwertung der Drachensegler 4.

Antonia Kienberger
www.gsc-ratisbona.de

Anzeigen

www.teneriffa-paragliding.de
November - Februar
mikeparagliding@gmail.com

Auf Lanzarote weht der Wind immer für Sie!

www.villayuca13.de

Tel. 0711-6365660



Zahlreiche Mitglieder des Gleitschirmverein Baden und viele Gäste kamen zur Eröffnungsfeier des neuen Nordoststartplatz am Merkur.

Gleitschirmverein Baden

Erweiterter Nordoststartplatz am Merkur eingeweiht

Im Mai wurde der erweiterte Nordoststartplatz des Gleitschirmverein Baden am Merkur eingeweiht. Nahezu doppelt so breit wie zuvor, ausgestattet mit einem sanft abfallenden Hangrelief und einer deutlich verlängerten Ausflugschneise, genügt der Nordoststartplatz jetzt den höchsten Sicherheitsstandards. Damit steht Vereinsmitgliedern und Gastfliegern am Merkur bei Nordostwetterlagen ein ausgezeichneter „Sportplatz“ zur Verfügung, wie Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV, bei seiner Ansprache zur Einweihung betonte. Bei deutschlandweit rund 2.000 neuen Fliegern im Jahr sei dies ein wichtiger Schritt für den Gleitschirmsport. Die große Bedeutung der Gleitschirmflieger für die Stadt Baden-Baden unterstrich deren Oberbürgermeisterin, Margret Mergen: „Der Gleitschirmverein Baden hat zu einer Belebung des Merkur geführt,“ so Mergen, „Einwohner und Gäste werden durch das Gleitschirmfliegen am Merkur begeistert und bereichert.“ Von einer Wertschöpfung für den Tourismus sprach Dieter Knittel, Bürgermeister der Stadt Gernsbach, zu deren Gemarkung der Nordoststartplatz gehört. Rainer Ganster, Vorstandsvorsitzender des Gleitschirmverein Baden, betonte die große Gemeinschaftsleistung der Schwarzwaldgeier. Infos: www.schwarzwaldgeier.de

Ralf Baumann

FlyTeneriffa.de Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa ganzjährig - individuell - kompetent	B-Scheinflüge
	Funkbetreuung
	Soaringflüge
	Groundhandling
	betreutes Fliegen
	Thermikflüge
	Streckenfliegen
	Videoanalysen

Fliegen - Paddeln - Radeln

fliegerfreundlicher Urlaub in Spreewalddnähe

thermisch aktives Gebiet,
ganzjähriger Flugbetrieb

Fewo am Fluggelände
mit Garten, Terrasse, Grill...

ferienwohnung-cottbus.net

PARAGLIDING ADVENTURE

Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal

www.paragliding-adventure.com

SLOVENIA

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

Mehr Infos!

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

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

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

Verkauf & Info: www.fs-swissraft.ch

Drachen- und Gleitschirmclub – Südschwarzwald

40-jähriges Jubiläum

Der erste 100 Kilometer Flug vom Kandel gelang Christoph Kratzner im Jahre 1988, in den Folgejahren stellte der DFC immer wieder den Baden-Württembergischen Meister. Ende der Neunziger Jahre öffnete sich der Verein für die Gleitschirmflieger, auf der Kandelsüdseite wurde der Gummenstartplatz offiziell genehmigt, ab 2003 durften dann die Gleitschirmflieger auch neben der Rampe auf der Westseite des Kandels starten. Neuer Rekordflug im Jahre 2003 mit dem Drachen, Roland Wöhrle flog nach seinem Start am Kandel erstmals über

200 Kilometer. In den Folgejahren gewinnt er u.a.

die Deutsche Meisterschaft (2008 und 2012)

und nimmt mehrfach an den Weltmeis-

terschaften als Mitglied der Deutschen

Nationalmannschaft teil (im März

2015 in Mexiko). Bereits 2007 ge-

wann Klaus-Peter Wilming den

Deutschen Meistertitel und 2013

folgte ihm Jochen Zeyher bei den

Starrflüglern. Am 31.12.2013 gelang

Jochen Zeyher in Namibia ein Weltre-

kordflug mit 408 Kilometer, bis heute

nicht überboten. Aber auch im Gleit-

schirmfliegen wurden erste Erfolge im Verein ge-

feiert: 2010 schaffte Christoph Bessei mit dem Gleitschirm eine Strecke von 153 Kilometern. Im letzten Jahr wurde er erstmals Deutscher Meister im Streckenfliegen. Der Verein mit heute 421 Mitgliedern, davon immer noch rund 50 Drachenflieger, fühlt sich eng mit dem Kandel und dem Südschwarzwald verbunden, so engagieren sich viele Mitglieder jedes Jahr in der Biotoppflege oder beim Umweltschutz rund um den höchsten Berg des Landkreises Emmendingen. Oberstes Ziel des Vereins aber bleibt, den Drachen- und Gleitschirmflugsport weiter zu fördern und möglichst vielen Menschen in unserer Region dieses außergewöhnliche Erlebnis des motorlosen Fliegens zu ermöglichen.

Klaus-Dieter Sauer

www.dgfc-suedschwarzwald.de



SauerlandAir

Ettelsberg bis auf weiteres gesperrt für Gastpiloten

Ab sofort müssen wir wegen zahlreichem Überflug des Wildparks und Gefährdung der Greifvogelzucht bis auf weiteres den Ettelsberg für Gastpiloten sperren. Vereinsmitglieder müssen mit Flugverbot rechnen oder mit Kündigung der Mitgliedschaft, wenn sie die Regeln an den Geländen nicht einhalten. Wir bedauern, dass es jetzt viele Piloten wegen einiger uneinsichtiger Kollegen trifft.

Burkhard Schulte



Von links Jochen Fiessinger, Josef W. Hausknecht und Jessica Parzy

Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen

Mitgliederhauptversammlung

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen, kurz DGF, hat mittlerweile eine fast 42-jährige Tradition. Er wurde am 20.12.1979 von 12 wagemutigen Fetzenfliegern, wie sie damals noch süffisant von den Segelfliegersportkollegen genannt wurden, gegründet. Ein Mann der ersten Stunde, welcher für seine über die Jahrzehnte andauernde kontinuierliche Vereinsarbeit dieses Jahr geehrt wurde, ist Walter Fritsch aus Markdorf. Er wurde einstimmig zum 1. Ehrenmitglied des Vereins gewählt. Des Weiteren stand die Neuwahl von mindestens zwei Vorständen an, welche aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung standen. Der bisherige 2. Vorsitzende, Josef W. Hausknecht aus Friedrichshafen, wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Neu in die Vorstandschaft kamen als 2. Vorsitzender Jochen Fiessinger aus Lindau und als 3. Vorsitzender Jessica Parzy aus Oberteuringen.

Der Verein hat in den letzten Jahren durch viele gemeinsame Aktivitäten und einer aktuellen Homepage (www.dgf-fn.de) einen starken Mitgliederanstieg und eine Altersverjüngung erfahren. Dafür wurde insbesondere dem bisherigen 1. Vorstand Wolfgang Apel aus Ravensburg ein großer Dank für sein großes Engagement ausgesprochen.

Josef W. Hausknecht

www.dgf-fn.de

Anzeige

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

2 Jahres Check Gleitschirm **155.- Euro**

Retter packen **36.- Euro**

Setpreis 2 Jahres Check mit Retter packen **175.- Euro**

Alle Preise inkl. Rückversand

Kemptenerstraße 49 - 87629 Füssen - Tel. 0170-9619975

www.gleitschirmservice-roth.de

Leistung und Genuss - Worldwide approved!



Der **TEQUILA** – Keiner. Kann. Mehr.

Einen Flügel wie den **TEQUILA** gab es noch nie:
 Unser EN/LTF B - Intermediate ist der erste Schirm für den sicheren
 Start in die 3. Dimension, für Genussflüge am Hausberg und Rekordflüge
 in der ganzen Welt. Seine Kombination aus Sicherheit, Wendigkeit und
 Leistung ist in dieser Klasse unübertroffen.



Damián Lestarpe: Platz 1 Argentinische XC-Meisterschaft 2015, 6 Flüge über 200 km

skywalk

MASALA
 ARRIBA
 TONIC
 TONKA
 X-ALPS

MESCAL
TEQUILA
 CHILI
 CAYENNE
 POISON

JOIN'T

MOJITO
 SCOTCH

AUS LEIDENSCHAFT
 AM FLIEGEN

www.skywalk.info

Der Schlern in den Dolomiten

Der Schlern, Bozens Hausberg, ist der Hike und Fly Klassiker in Südtirol: von fast allen Seiten erreichbar, Startplätze in mehrere Richtungen und ein grandioses Panorama.

Text und Fotos Michael Nesler



In den Anfangszeiten des Gleitschirmfliegens war der Schlern ein beliebter Flugberg. Er bot einen Höhenunterschied bis zu 1.500 m und Startplätze, die selbst mit den damaligen Sinktüten ohne größeres Risiko zu benutzen waren. Der lange Aufstieg wurde gerne in Kauf genommen, um endlich einmal einen etwas längeren Flug zu machen.

Heute wird er nur von sehr wenigen Piloten als Hike und Fly Ziel ausgesucht. Das liegt vor allem daran, dass man nach dem anstrengenden Aufstieg endlich am Gipfel ankommt und genau in diesem Moment möglicherweise ein paar Piloten, die auf den benachbarten, mit der Seilbahn zu erreichenden Startplätzen Spitzbühl oder am Rosengarten gestartet sind, völlig entspannt und erholt auf dem riesigen Plateau landen. Zugegeben, das ist frustrierend. Allerdings ist das eher im Frühjahr der Fall, also in der Zeit, in der alle Wege auf den Schlern ohnehin noch schneebedeckt und

1. Bei Westwind, normalem Talwind und thermischer Überlagerung. Nachmittags bei Sonnenschein der beste Startplatz.

2. Am Morgen und spätem Nachmittag bei Süd- und Westwind, ohne Thermik. Achtung, parallel zur Startrichtung verläuft die Materialseilbahn nach Völs!

3. Für gute Piloten bei Nordwest- und Westwind: Hier braucht es mindestens 10 km/h Wind, da der Anlauf kurz ist.

4. Bei Südwind ohne allzu viel Thermik, wie oft am Morgen im Hochsommer. Achtung, die Seilbahn nach dem Start großräumig umfliegen!

schwer begehbar sind. Im Hochsommer bekommt der Flug vom Schlern jedoch seine Berechtigung: Lange bevor die Thermik auf Spitzbühl und am Rosengarten einsetzt, kann man am Schlern schon mit der Thermik spielen. Und an stabilen Hochdruck-

tagen, wie es häufig im Hochsommer und Herbst der Fall ist, gelingt es kaum, von den mit den Seilbahnen erreichbaren Startplätzen aus genügend Höhe zu machen, um auf dem Schlern zu landen. Das sind die Tage, wo sanfte Thermik vor dem Schlern zum Spielen einlädt, genial zum Thermikfliegen und Toplanden üben, und unerreichbar für unsere gehfaulen Kollegen. Im Winter sind Flüge gegen Anfang oder Ende möglich, wenn auf dem Schlern nicht viel Schnee liegt und die Wege begehbar sind. Für den langen Gleitflug muss man sich warm anziehen.

Ein paar Worte zum Mythos Dolomiten

Das Gerücht, dass man im Sommer in den Dolomiten nicht fliegen kann, hält sich hartnäckig. Der Ursprung liegt darin, dass die meisten die Dolomiten mit dem Fassatal gleichsetzen, in dem von März bis September extrem starke Talwinde herrschen.



5. Bei leichtem bis mäßigem Nordwind, wie oft am frühen Morgen oder am späten Nachmittag, oder nach einem Wärmegewitter. Nur für gute Starter geeignet.

6. Bei leichtem (!) Nordwind. Langer Anlauf, aber technisch etwas anspruchsvoll.

Rot beziffert sind die Startplätze zu sehen, ein blaues X für die Landeplätze

Gratik: Huber-Medien





Aufstieg durch die Bärenfalle

Der Schlern und der Rosengarten gehören zu den Hauptbergen der Dolomiten und sind ganzjährig befliegar.

Die Dolomiten bestehen aus weißem, trockenem Gestein, das sich nur langsam aufheizt. Deshalb setzt die Thermik erst am Nachmittag und weniger stark als in anderen alpinen Gegenden ein. Es ist auch so, dass im Hochsommer unter 2.000 Metern im Schlern- und Rosengartengebiet aufgrund des schwachen Temperaturgradienten so gut wie keine nutzbare Thermik mehr entsteht. Dann sind vom Spitzbühl selbst bei schönstem Hochdruckwetter nur verlängerte Gleitflüge und spätabendliche, völlig ruhige Soaringflüge möglich.

Für den Schlern bedeutet das, dass wir im Sommer kaum mit harten Bedingungen rechnen müssen, dafür aber hoch genug starten, um noch einen Einstieg in die Thermik zu finden. Tage mit Nord- und Ostwind bilden die Ausnahme. An diesen Tagen ist der Temperaturunterschied groß genug, um wirklich starke Thermik und Turbulenzen zu erzeugen. Genau dieser Effekt - Nordwind in der Nacht und am Morgen, dann der Wechsel auf West- oder Südwind - tritt im Herbst fast täglich ein und kurbelt damit die Thermik in den Bergen im Fassatal wieder an.

Für wen ist der Schlern geeignet?

Prinzipiell ist der Schlern für jeden geeignet, der ein paar Stunden steilen Aufstieg schafft und ausreichend Flugerfahrung hat. Denn der Schlern erfüllt zwei wichtige Bedingungen für den Bergstart in unbekanntem Gebiet: Man kann den Gipfel (Monte Petz) in wenigen Minuten erreichen, um den vorherrschenden Höhenwind festzustellen, da hier der Höhenwind so gut wie nie von thermischen Winden überlagert wird. Thermische Winde kommen erst am Rand des Hochplateaus vor.

Und man findet für jede Windrichtung, außer Ostwind, einen sicheren und ausreichend langen Startplatz.

Erlebnis Südafrika

Der Geheimtipp!

www.silentwings.at

silentwings@gmx.at | tel.: +27 72 78 38 628 (RSA) | tel.: +43 664 27 68 551 (AUT)

Einmalige Flugerlebnisse immer wieder genießen!

ECHTE HIGH-END-QUALITÄT MIT DER ACTIONPRO X7 KAMERA:

Eine der leistungsfähigsten, zuverlässigsten und ausdauerndsten Actioncams auf dem Markt.

Durchdachtes Design trifft auf hohe Fertigungsqualität und umfangreiches Lieferzubehör.



Jetzt aktuell in unserem
Webshop für 249,00 EUR!



+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero

» Die Welt gehört dem, der sie genießt. «

Gleitschirmreisen

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



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

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

Wie kommt man rauf?

Da gibt es viele Möglichkeiten. Ich beginne mit der Variante, die am wenigsten anstrengend ist.

Zu Fuß ab Spitzbühl-Sessellift

Wir parken am Landeplatz in Seis, der leicht zu finden - direkt an der Straße zur Seiser Alm liegt, etwa ein Kilometer nach der Abzweigung von der Hauptstraße Seis-Kastelruth. Dann nehmen wir den öffentlichen Bus auf die Seiser Alm, der etwa 100 Meter davor hält. (Fahrpläne bitte im Internet abfragen:

www.silbernagl.it/de/liniendienste/fahrplaene)

Mit diesem Bus fahren wir bis zum Frommer/Spitzbühl-Sessellift. Ist dieser in Betrieb, fahren wir damit bis Spitzbühl; ist er es nicht, beginnt schon ab hier der Fußmarsch, ca. 40 min bzw. 300 Höhenmeter bis zur Bergstation.

Hinter der Bergstation und dem offiziellen Startplatz beginnt die größte Hochalm Europas, die Seiser Alm, für uns ein einziger riesiger Top- beziehungsweise Zwischenlandeplatz. Wenn wir wollen, können wir hier kurz einlanden, in der Hütte Kaffee und Kuchen einnehmen und dann weiter ins Tal fliegen. Allerdings bitte mindestens 300 Meter hinter der Bergstation landen, denn der Bereich am Kamm hinter dem Startplatz ist sehr turbulent.

Ab hier folgen wir der Wegmarkierung Nummer 5, die über die Westhänge der Seiser Alm leicht absteigend über die Berggasthäuser Gstatscher und Saltnerhütte (1.825 m) zum Frötschbach (ca. 1.800 m, Brücke) führt, wo man auf den von Bad Ratzes heraufkommenden „Touristensteig“ (Wegmarkierung 1) trifft. Ab hier gehen wir in Serpentine hinauf zum Schlernplateau (2.457 m, ab Spitzbühl ca. 2:30 Std.).

Bitte beachten!

Walk&Fly, auch Para-Alpinismus, stellt eine der schönsten Spielarten des Gleitschirmfliegens dar. Zu Fuß auf den Berg, schwerelos gleitend wieder ins Tal. Klingt sehr einfach, doch leider ist es das nicht. Start- und Landeplätze müssen selbständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekannten Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Viele Flugschulen bieten auf www.dhv.de unter Travel&Training Walk&Fly-Reisen an. Der DHV empfiehlt Einsteigern in dieses faszinierende Abenteuer, die ersten Touren unter fachkundiger Anleitung zu unternehmen.

Mit der Seilbahn zum Compatsch und ab hier zu Fuß

Eine andere Möglichkeit auf den Schlern zu kommen, ist, anstelle des Busses und des Sesselliftes, die blaue Kabinenbahn Seiser Alm-Bahn zu benutzen. Dazu parken wir an der Talstation in Seis und fahren mit der Bahn bis auf die Seiser Alm. Von dort nehmen wir den ausgewiesenen Weg Nr. 10 (Beschilderung Schlernhaus) zum Schlern, der alsbald auf den schon oben beschriebenen Weg Nr. 5 zur Saltnerhütte trifft, ab dort weiter wie beschrieben.

Der Schäufilesteig auf den Schlern

Wer es etwas sportlicher mag, der kann den Schäufilesteig von Völs aus nehmen. Der Aufstieg auf den Schlern von der Völser Seite ist länger und steiler als die Zustiege von der Seiser Alm. Damit ändert sich auch der Landeplatz: Es gibt hier keinen offiziellen Landeplatz, man sucht sich selbst eine gemähte, große Wiese in der Nähe des Völser Weihers oder in Ums aus. Wir beginnen den Aufstieg am Parkplatz des Völser Weihers und folgen der Forststraße, die zur Tuffalm führt. Kurz vor dem Erreichen der Tuffalm-Hütte zweigt der Weg zum „Schlern, Hoferalpl“ ab. Nun führt uns der Wanderweg über die bewaldeten Hänge unter den Schlernwänden entlang, überquert den Völser Bach und bringt uns zur Talstation der Materialseilbahn. Dort lassen wir den Weg zum Hoferalpl rechts liegen und biegen nach etwa 200 m links auf einen Steig ab (Wegmarkierung 1). Dieser quert die Hänge des Schlerngrabens und trifft nach kurzem Abstieg mit einem von rechts heraufführenden Weg zusammen. Bald erreichen wir den Schlernbach und den Eingang zur Schlucht mit dem Holzkreuz. Links beginnt nun der Schäufilesteig. Der Weg (Markierung 3) windet sich in sehr steilen Kehren durch den Wald, später dann über freies Gelände bis hinauf auf das Schlernplateau (je nach Kondition bis zu 5 Stunden, gute Berggeher schaffen es in 3).

Von Tiers über die Bärenfalle auf den Schlern

Die Variante für echte Abenteuerer führt von Tiers über die Bärenfalle auf die Seiseralm. Landschaftlich ist diese Variante sicherlich die interessanteste. Es sind 1.200 Höhenmeter zu bewältigen und der Anspruch an uns als Piloten ist höher, denn um wieder an den Ausgangspunkt zurückzukommen, muss man etwas Thermik fliegen. Dafür bietet sich bei dieser Variante und guter Thermik noch ein kleiner Streckenflug zum Rosengarten und zurück an. Ausgangspunkt ist der Parkplatz in Weißlahnbad am Eingang des Tschamintales (1.200 m). Der Anstieg beginnt sanft durch einen Föhrenwald und führt uns zu den steilen Serpentine der Bärenfalle. Bevor wir durch die steile Schlucht zum Tschafatschattel (2.069 m) emporsteigen, kommen wir an einer Grotte vorbei, die an eine

Anzeige

Vertraue den Gleitschirmprofis
 DHV zertifiziert seit 2007
 Checks & Reparaturen aller Marken!
 Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter
www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



KONTEST
GLEITSCHIRMSERVICE



STOP SURFING
für jeden Check gibt es ein kostenloses T-Shirt

prähistorische Kultstätte erinnert. In der Bärenfalle gibt es einige anspruchsvolle, aber gut gesicherte Passagen. Am Ende der Bärenfalle können wir uns erholen, da der Weg weiter zum Schlernplateau zuerst eben an Alpenrosen-Büschen vorbeiführt, bevor es wieder aufwärts durch weite Wiesen und Almen geht, bis wir das Schlernplateau erreichen (ca. 4-5 Stunden).

Start und Flug

Die Startplätze sind nicht ganz einfach zu finden. Von oben sieht das gesamte Plateau so aus, als würde es auf allen Seiten vertikal abfallen. Dennoch gibt es viele Stellen, wo die Neigung langsam zunimmt und man lange vor dem Abbruch abhebt. Die genaue Lage der Startplätze, je nach Windrichtung, ist im Foto dargestellt (Bilder Startplätze).

Gestartet wird, je nach Windrichtung, am Rande des Plateaus. Vorher sollte man unbedingt kurz auf dem Gipfel des Monte Petz die vorherrschende Windrichtung kontrollieren. Am Rand der Hochebene ist an sonnigen Tagen durch die thermische Überlagerung ab mittags fast immer Westwind. Man kann fast überall entlang der Kante starten, sollte sich aber je nach Wind und Gleitleistung seines Schirmes die optimale Neigung aussuchen.

Bei Winden aus nördlicher Richtung können wir auch auf der Nordkante des Plateaus starten. Die Startmöglichkeiten dort sind bei weitem nicht so einfach und zahlreich wie bei Süd- und Westwind und sollten sorgsam gewählt werden.

Bei Ostwind gilt: unbedingt zu Fuß absteigen, nicht starten! Denn bei starkem Ostwind ist nicht nur der Start sehr schwierig, es wird auch in der Luft sehr turbulent und anspruchsvoll.

Landung

Der Landeplatz ändert sich je nach Ausgangspunkt (siehe Aufstiegsbeschreibungen).

In Seis landen wir am offiziellen Landeplatz. Sollten wir das Auto an der Talstation geparkt haben, führt uns ein netter Steig quer durch die Wiesen an der kleinen Kirche vorbei und durch das Dorf zurück zum Parkplatz an der Talstation.

Beim Aufstieg über den Schäufilesteig müssen wir uns eine schöne, gemähte Wiese in Ums aussuchen. Von dort gehen



wir in etwa 20 Minuten zurück zum Auto. Beim (Strecken-)Flug zurück nach Tiers (Bärenfalle) landen wir in den großen Wiesen nahe des Hotels Cyprianer Hof. Auch von hier aus müssen wir etwa eine halbe Stunde wandern, um unser Auto zu holen. Die Rucksäcke können wir eventuell beim Cyprianer Hof deponieren.

Alle Landeplätze sind bei den üblichen Süd- und Westwinden einfach und sicher anzufliegen. Bei leichtem Nordwind ist der Landeplatz in Ums im Lee und man sollte auf eine sauber angeströmte Wiese in der Nähe von Prösels ausweichen.

Bei starkem Nordwind im Tal ist von einem Flug ins Tal dringend abzuraten. Starken Nordwind im Tal erkennt man sehr gut an der Windfahne am offiziellen Landeplatz in Seis. Allerdings kann man dann oben auf der Seiser Alm landen und von dort mit der Seilbahn oder dem Bus ins Tal fahren. Kann man am Schlern bei Nordwind noch gut starten, dann kann man auch auf der

Seiser Alm noch einigermaßen problemlos landen. Im Tal ist der Wind dann allerdings oft schon zu stark und sehr turbulent.

Die sicherste Lösung ist, abzuwarten bis am Spitzbühl die ersten Piloten fliegen. Dann können wir sicher sein, dass auch am Landeplatz gute Bedingungen herrschen.

Der Bonus

Wer es weniger anstrengend möchte, der kann versuchen, an thermisch guten Tagen an Spitzbühl oder am Rosengarten zu starten und auf dem Schlern-Plateau topzulanden. Man kann seinen Schirm irgendwo verstecken oder am Schlernhaus deponieren und eine nette Wanderung zum Gipfel (Monte Petz) machen. Der Ausblick von dort in die Dolomiten ist schlicht gesagt umwerfend. Danach kann man in den Sonnenuntergang fliegen oder in der Hütte übernachten und einen unvergesslichen Flug in den Sonnenaufgang genießen. ▢

Anzeige

Motorschirmfliegen im Harz

Rucksackmotor

Doppelsitzer

Trike

Fliegen ist geil!

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

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



Den Windsack sieht der Drachenflieger unter seiner Fläche oft nicht und braucht eine Ansaug bei uneindeutigen Verhältnissen

Gegenseitig Starthilfe geben

Partnerschaft am Startplatz

Text und Fotos Dirk Soboll

Warum Hängegleiter und Gleitschirme fliegen, wissen wir alle – das Prinzip Auftrieb ist dasselbe. Aber wie kommt der Hängegleiter in die Luft und wo sind die Unterschiede zum Gleitschirmstart?

Dieser Artikel will versuchen, dem Gleitschirmflieger unseren Start ein wenig näher zu bringen, Interesse zu wecken und Hinweise zu geben, wie eine sinnvolle Hilfestellung aussehen kann. Ein Gleitschirm ist recht leicht; es braucht nicht viel Luftströ-

mung, um ihn in die Luft zu bringen. Sind die Leinen einmal gestrafft, kann man mit ihm im Wind spielen und schon im Groundhandling viel Gefühl für den Schirm bekommen. Und ein guter Start sieht wirklich ästhetisch aus: Den Schirm rückwärts aufgezogen, kontrolliert, dann richtig herum ausgedreht und los – klasse. Die Startgeschwindigkeit ist wesentlich geringer als beim Drachen und wenn doch etwas nicht passt, kann man je nach Gelände und Gegebenheiten den Start kontrolliert abbrechen.

Anders beim Drachen: Die Auftriebsform ist zwar weitgehend vorgegeben, das Gerät ist aber schwerer und braucht mehr Strömungsgeschwindigkeit, um genug Auftrieb für einen sicheren Start zu erzeugen. Deshalb kann der Drachenflieger den einmal begonnenen Start nicht abbrechen und die Flügel kann er auch nicht einfach einklappen. Dafür haben wir aber eine verbindlich stabile Form. Mit dem richtigen Anstell- und Vorhaltewinkel und einer guten Lauftechnik für die entsprechende Geschwindigkeit haben wir beim Start eine gute Kontrolle über das Gerät.

Das hört sich so an, als ob man dem Drachenflieger nicht viel helfen kann, wenn er startet, oder? Doch, man kann! Sowohl am Hang als auch an der Winde, wo sich Gleitschirm- und Drachenflieger treffen, können wir uns gegenseitig viel helfen und uns vor allem beim Sichern unterstützen wie beim Partnercheck. Und Partner sind wir Drachen- und Gleitschirmflieger ja, oder? Besonders dann, wenn kein anderer Drachenflieger dabei ist, oder der letzte der Gruppe von den Hunden gebissen zu werden droht, ist Hilfe und Unterstützung willkommen.

Bevor der Drachenflieger zum Start geht, steigt er in seinen Integralgurt und hängt sich in den Drachen ein. Anschließend macht er üblicherweise eine Liegeprobe. Dabei hält ein Helfer den Drachen an der vorderen Unterverspannung fest und der Pilot legt sich in die Flugposition, um zu checken, ob alles stimmt. Hier ist eine helfende Hand sehr gerne gesehen, und ein Paar zusätzliche Augen auch: Es fällt recht schwer, sich im Gurtzeug umzudrehen und zur Aufhängung hochzuschauen. Obwohl es beim Startcheck dazugehört, passiert es doch immer wieder, dass der Pilot vergisst, die Beingurte zu schließen - bei Gleitschirm- wie bei Drachenfliegern. Bitte: werft einen Blick drauf!

Beim Startvorgang selbst gibt es zu den oben genannten noch einen großen Unterschied: Während der Gleitschirm nach dem Aufziehen etwa 4 - 5 Meter über dem Boden fliegt, bleibt der Drachen beim Start zunächst in bodennahe verwirbelter Luft. Deswegen sind viele Rampen erhöht gebaut, um eine gleichmäßigere Anströmung zu ermöglichen, aber immer müssen wir mit dem Drachen nach vorn an die Kante - und oft wirklich ganz nah an die Kante -, um nicht in der bodennahen Leewalze zu stehen. Ist es windig oder ruppig, sind wir da über Hilfe sehr froh.

Wenn der Drachen bei starkem Wind vorgetragen wird, kann man am besten an der vorderen Unterverspannung anfassen und mitführen. Am Start selbst sichert je ein Helfer an der rechten und linken Unterverspannung. Dabei fasst die Hand von hinten um das Seil, dann kann man die Hand schnell öffnen und das Seil frei-



Die Hand an der Unterverspannung fasst von hinten und bleibt offen ...



... und kann zufassen, wenn die Fläche unkontrolliert steigt.



Nach dem Signal „Frei“ bleibt die Hand zupackebereit, aber ohne Kontakt zur Verspannung.

lassen. Der Drachen darf beim Startlauf nicht das geringste Drehmoment von einer Seite bekommen, daher sollte die Hand geöffnet bleiben und erst dann zugreifen, wenn der Pilot den Drachen nicht mehr halten kann. Nur so kann er selbst genau spüren, ob er das Gerät tatsächlich selbst kontrolliert und den richtigen Anstell- und ggf. auch Vorhaltewinkel gewählt hat. Ist der Pilot startbereit, fragt er: „Frei?“ - und die Helfer rechts und links antworten mit „Frei“, wenn die Hand das Seil gar nicht mehr berührt, oder mit „Stopp“, wenn sie auch nur die geringsten Haltekräfte auf die Unterverspannung geben.



Man muss sich eingehängt schon großartig verdrehen, um seine Aufhängung allein kontrollieren zu können. Ist sie verdreht, liegt der Slider frei?

Oft sehr schwer zu sehen, aber lebenswichtig: sind die Beingurte geschlossen?



Beim Starrflügler ist diese Hilfe etwas anders zu geben, denn er hat keine Unterverspannung, die beiden Seile sind nur für die Betätigung der Spoiler da. Man muss die Fläche des Starrflüglers aus einer seitlichen Position von vorn an der Anströmkante fassen und festhalten. Auf keinen Fall darf man die Tragflächen an der empfindlichen Hinterkante herunterziehen, weil die Rippen diese punktuelle Last nicht halten können.

Wir Drachenflieger starten, wie oben beschrieben, in die hangnahe Strömung und achten daher sehr genau auf Windanzeiger am Ende der Rampe oder Anlaufstrecke. Dennoch müssen wir wissen, wie der Wind „oben“ ist – damit meinen wir den Wind, der in aller Regel durch einen höher stehenden Windsack angezeigt wird. Den sehen wir nämlich nicht, weil uns die Tragfläche den Blick versperrt und es hilft uns sehr, wenn uns ein Fliegerkollege diese Info gibt.

Beim Windenstart wird der Drachenflieger eine zupackende Starthilfe nicht nötig haben – wenn er sein Gerät nicht halten kann, ist es für die Winde eh zu windig oder zu böig. Um den Windenfahrer zu unterstützen, ist hier unbedingt ein aufmerksamer Startleiter wichtig, der den Start mindestens bis zum sicheren Umklinken beobachtet und dem Windenfahrer sofort das Kommando „Halt Stopp“ gibt, wenn der Drachen zu sehr aus der Bahn geht und ein Lockout droht. Vier Augen sehen immer mehr als zwei und der Windenfahrer wird diese Hilfe sicher gern annehmen. Ob Drachenflieger oder Gleitschirmer, wenn wir am Start stehen, ist untereinander jede kompetente Hilfe willkommen. Und so unterschiedlich unsere Geräte sind – in der Luft treffen wir uns, und es ist mehr als eine schöne Geste, sich gegenseitig beim Start zu helfen. ▽

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

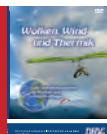
A-I-R

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

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

BÜCHER + DVDs



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



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



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



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



Ganz einfach Fliegen
Die Geschichte der Drachenflieger und Gleitschirme
€39,90



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



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



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



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



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



Das Thermikbuch
Weltbestseller 4. Auflage. Sonderkapitel vom Weltmeister Bruce Goldsmith. Viele Tipps für Streckenflieger, über 700 Bilder und Zeichnungen, 320 Seiten. €39,95



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



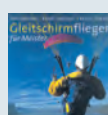
Der Thermikfilm
Flugpraxis-Tipps für Drachen- und Gleitschirmflieger. Grundkenntnisse vorausgesetzt für Piloten ab der A-Lizenz.
Preis DVD 29,90 €
Blue Ray 34,90 €



Lehrplan - Windschlepp
(Stand 7/11)
Preis 16,90 €
Lehrplan - UL-Schlepp HG
Preis 12,50 €



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 €

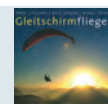


Gleitschirmfliegen Sicherheit und Unfallvermeidung
von Klaus Irschik
Preis 14,95 €



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



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



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



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

Erste Hilfe Päckchen

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

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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

KARTEN

DHV SHOP



NEU - Herren T-Shirts 2015

Farbe grau und grün, GS und HG mit 3-farbigem Druck, 100 % Baumwolle
Preis 19,00 €

NEU - Damen T-Shirt 2015

Farbe grün, GS und HG mit 3-farbigem Druck, 100 % Baumwolle
Preis 19,00 €

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 €



Relief Karten Alpen, Österreich

klein gerahmt, 1:24 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 €



DHV-Windsack

Ripstopgewebe in der Größe 32 x 115 cm,
Preis 19,50 €
zzgl. 5,00 € Versand



Claudias erster Doppelsitzerflug
unmittelbar vor dem Aufsetzen

Von der Fußgängerin zur Starrflügelpilotin

Starrflügel-Direktausbildung in Altes Lager

Text Claudia Boldt

Ende März 2014 begann Claudia aus Halle am Flugplatz Altes Lager ihre Ausbildung zur Drachenfliegerin. Als erste Frau in der Starrflügel-Direktausbildung, ohne den Umweg von einem flexiblen Drachen zum Starrflügler, sondern direkt. Diese Ausbildung bietet Martin Ackermann von der Flugschule FlyMagic in Altes Lager, ca. 60 km südlich von Berlin, an.

Claudia: Inspiriert von Oliver Heulers Videos, ziehen wir los Richtung Norden, nach Brandenburg. Gemischte Gefühle begleiten mich und keine Ahnung, was wirklich auf mich zukommt. Früh morgens um 7 Uhr am Shelter, Temperatur knapp über Null und Stille ... traumhafte Stille. Ein Hauch von Bodennebel bedeckt den Flugplatz, die Vögel erwachen aus ihren Träumen und die Sonne kriecht langsam den Horizont empor. Nun erscheinen die anderen Flugschüler. Ups, alles Jungs, wir stellen uns vor ... aha, das also ist Martin Ackermann – ein Bayer kommt freiwillig nach Brandenburg – alles wird gut. ;-) Meine Aufregung legt sich langsam und es geht los.

Der erste Tag begann mit der Einweisung in die Steuerung eines Drachen im Gurtzeug, eingehängt am Schulungsdreibein. Hier wird den Schülern in der Trockenübung das Gefühl für die Liegendposition im Gurtzeug und die Steuerung des Drachen durch Schwerpunktverlagerung vermittelt. Unmittelbar danach geht es zum Startplatz für die ersten Flüge.

Die Ausbildungsflüge im Grundkurs starten am Doppelsitzer-Schulungsgerät, einem Starrflügler von A.I.R., dem ATOS VX. In dem speziellen Etagen-Gurtzeug liegt der Fluglehrer beim ersten Flug unten und steuert, was den Flugschüler den gesamten Ablauf unmittelbar fühlen lässt.

Claudia: Ladys first – heißt es. Ich lehne erst mal vorsichtshalber dankend ab. Erst mal schauen ... wie man lebend runter kommt... ;-) Als nächstes dann ich ... Puls hoch, ja OK, Martin ich vertraue dir! Nun geht's hoch, der Schlepp geht bis 700 m über Grund, ganz schön kalt und es ist der Wahnsinn! Ich genieße jeden Höhenmeter. Danke Martin, du hast mich infiziert. Perfekte Landung! Wann geht's weiter?

Schon ab dem zweiten Flug nimmt nun der Schüler unten die Pilotenposition für die ersten Steuerübungen ein. Dabei wird im UL-Schlepp gestartet und vom Schüler zuerst nur die Höhensteuerung nach dem Ausklinken übernommen. Der Fluglehrer greift oben an den Trapezseitenrohren korrigierend ein und überlässt dem Flugschüler von Flug zu Flug mehr Aufgaben, bis der Flugschüler den kompletten Schlepp, den Freiflug, die Landeeteilung und schließlich die Landung selbstständig ausführen kann. Durch die Schlepphöhe von 700 m ergeben sich ausreichend lange Flugphasen, um Flugmanöver einzuüben und auch im gleichen Flug noch zu verbessern. Die Landung erfolgt im



Claudia hängt im Dreibein, Martin erklärt nochmal alles genau



Allein - in der Luft und bei der geglückten Landung

Flachland wieder in unmittelbarer Nähe des UL-Startplatzes. Dadurch kann in kurzen Abständen geflogen werden, ohne den Drachen abbauen und wieder einen Hang hoch transportieren zu müssen.

Claudia: Beim zweiten Flug hänge ich unten, das ist noch geiler! Ich darf schon mal steuern, testen wie es sich anfühlt. Naja, ich weiß noch nicht so wirklich, wie ich das gebacken krieg, auf einmal ist da ja noch eine Dimension. Ich lerne zuerst die Höhe im Schlepp halten, Kurve einleiten, Kurve ausleiten, Vollkreis, Wellenflug ... Später heißt es nur noch „Claudia, du bist im command“ ... „T-Stellung, Claudia T-Stellung ...“ „Jaaaaa doch!!!! Bei den Jungs geht irgendwie alles besser und schneller. Mich plagt nun auch noch ein ordentlicher Muskelkater, Fliegen ist doch ganz schön anstrengend.

Die Schulungsform der Direktausbildung im Doppelsitzer hat im Flachland durch den Start im UL-Schlepp (Schlepp mit einem motorisierten Drachen) den weiteren Vorteil, dass der Flugschüler sehr schnell alle Bewegungsabläufe kennenlernt. Durch die komfortable Arbeitshöhe von 700 m erhält er schon im Grundkurs genügend Zeit, die Steuerung des Hängegleiters ruhig und geduldig auszuprobieren. Im Gegensatz zur Grundausbildung am nur wenige Meter hohen Übungshang im Gebirge wird hier von Anfang an für jeden Flug, eine von der Windrichtung und Windstärke abhängige Landeeinteilung geflogen.

Der Fluglehrer überwacht bei den letzten Grundkurs-Doppelsitzerflügen die Schulungserfolge und gibt dann das OK für den ersten Soloflug. Mit der Kenntnis, einen ATOS VX mit 14 m Spannweite selbstständig und ohne korrigierende Eingriffe des Fluglehrers zu fliegen und liegend zu landen, geht es nun das erste Mal für den Flugschüler alleine in die Luft. Die Überraschung für den Schüler ist der neue Hängegleiter, nun ein ATOS VQ. Die Schulung auf dem VX zeigt Wirkung, der Schüler fühlt sich sofort wohl mit dem neuen, kleineren Gerät. Es fliegt sich gutmütiger und gedämpfter als der Doppelsitzer-ATOS VX.

Der Fluglehrer steht nun am Boden nur mit Rat über Funk, aber nicht mehr mit Tat nach dem Abheben, zur Verfügung. Dieses unbeschreibliche Freiheitsgefühl des ersten Solofluges ist für die allermeisten Flugschüler auch noch nach vielen Soloflügen eine ganz besondere Erinnerung.

Claudia: Jetzt bin ich soweit, es geht wieder Richtung Norden und mein Bauch sagt mir „heute flieg ich meinen ersten Soloflug.“ Als wir ankommen, stehen schon alle „am Set“. Da, der VQ! Du bist heute mit mir da oben, denke ich. Erst der letzte Doppelsitzerflug, alles klappt bestens. Nun bist du mich los Martin... ;-) denke ich und grins in mich rein. Der VQ steht bereit, schnell Gurtzeug wechseln und Liegeprobe. Ich bin ganz ruhig, in mir sagt eine Stimme „du fliegst wie immer“. Rührend finde ich, wie Martin sich um mich kümmert, ich hab ihn ja mit im Ohr. Alles nochmal gecheckt und ab geht's in die Luft. Start prima. Ohhhh, der VQ reagiert etwas anders, eher gedämpfter. Der Schlepp klappt ganz gut, ach ja, schon nach 500 m klinken und nun FREI! Ich bin allein da oben, einfach nur genial! Bisschen rumprobieren, was so geht, ach ja die Landung, da war ja was. Martins Stimme, wie beruhigend. Landeeinteilung per Funk souffliert, besser geht's ja gar nicht. So Vögelchen, nun runter und er schwebt und schwebt, Puls ganz oben und er schwebt... und gelandet! Nicht ganz wie mein Plan war, aber es hat geklappt. So Jungs, nun kommt mal mich abholen, 42 Kilo zu tragen schaff ich noch nicht.

Mit jedem Flug, jeder Landung bekomme ich mehr Gefühl für die Flugeigenschaften und die Steuerung des VQ, fühle mich sicherer. Mein letzter Flug in 2014 – ein herrliches Spätherbstwetter, klarer Himmel, die Sonne meint es gut und gibt auf ihrem kurzen Tagbogen, was noch geht, die Wildgänse finden Thermik und drehen ihre Kreise... hey ihr da oben... gleich bin ich bei euch. Ich nutze meinen Bonusschlepp und Jürgen bringt mich auf 1.300 m. Genial! Ich kann bis zum Harz schauen und unter mir kreist ein Habichtpärchen. Unvergessliche, traumhafte Augenblicke. Ich lande mit einem breiten, zufriedenen Grinsen wie ein Schmetterling und freue mich auf die nächste Saison mit dem eigenen ATOS VQ. ▢



Ein großes Abenteuer

200 Km-Flug vom 20 Meter Hügel von Roschlaub nach Leipzig

Text Philipp Ott



Blick zum Startplatz hoch ...



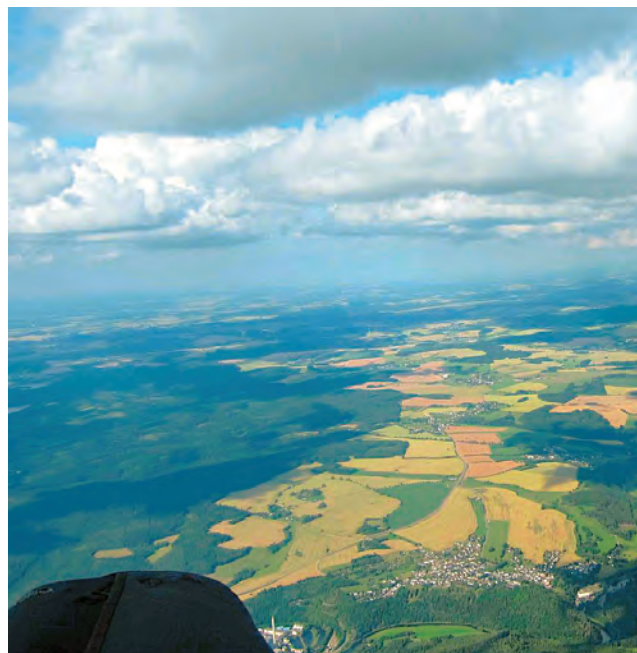
... und von Schweisdorf über die vorgelagerten Felder Richtung Hohe Metze, links oben Roschlaub

Die Vorgeschichte: Es begab sich zu jener Zeit, als... sich die tollkühnen Männer mit ihren fliegenden Kisten auch um das wunderschöne, oberfränkische Bamberg ansiedelten. Das jedoch war weit vor meiner Zeit. Kurzerhand beschloss man also vor nunmehr über 20 Jahren, den 1. Bamberger Gleitschirmclub zu gründen. Neben dem hochfrequentierten Schleppgelände Hohenpöhlz, aus dem auch der 1. Flachland 200er geflogen wurde, wurden nach und nach immer mehr Hangfluggelände erschlossen. Dies ist wohl vor allem der immer besser werdenden Leistung der Schirme geschuldet. Als die Kisten auch schon regelrecht geradeaus flogen, sind die Jungs 2003 über Roschlaub gestolpert. Roschlaub – eine landschaftliche Perle meiner oberfränkischen

Heimat, am Jura-Westabbruch, ca. 25 Kilometer nordöstlich von Bamberg gelegen. Das Haus meiner Eltern, keine zehn Kilometer Luftlinie entfernt, war Ausgangspunkt für unzählige Familien-Fahrradausflüge. Bevor es in der Roschlauber Dorfkeiße die verdiente Belohnung in Form von Hähnchen-mit-Pommes-und-Limo gab, galt es zuvor immer, das hinter Roschlaub gelegene Plateau der Hohen Metze zu erklimmen. Wenn dann allerdings bei SW-Lagen Modellflugbetrieb herrschte, wurde es für meine Eltern anstrengend, denn ich konnte mich nicht mehr loseisen. Natürlich stand ich Jahre später mit dem eigenen Modell vor Ort, um der Faszination Fliegen näher zu kommen. Man schaute doch schon sehr verwundert, als sich dann um 2003 auch Gleitschirme an der Hohen Metze probierten.



Beim Aufdrehen über Roschlaub mit Blick auf die Hohe Metze



Unter der Basis auf dem Weg durch den Frankenwald

- Da ein Start vom Plateau wegen der vorgelagerten Bewaldung damals wie heute unmöglich ist, wurde an der unteren Waldkante am Fuß des Hanges experimentiert. Offenbar mit Erfolg, denn 2003 wurde das Gelände schließlich vom DHV zugelassen.

Der 200er aus Roschlaub

Was für ein Wahnsinnspotenzial dieser Hügel tatsächlich hat, sollte sich am 18.5. mal wieder unter Beweis stellen. Während am Montagmorgen mit den Fliegerspezeln noch wild hin und her telefoniert wurde, was heute die beste Startoption darstellen würde, hatte ich für mich schon am Vorabend eine Entscheidung getroffen. Nach sechswöchiger fliegerischer Zwangspause und einer anstrengenden Arbeitswoche war für mich klar: Ich werde nach dem Frühstück ganz entspannt nach Roschlaub fahren, 50 Meter die Wiese hochlaufen und schauen, was geht. Zugegeben: Dazu brauchte man eine ordentliche Portion Optimismus. Normale Flug-

feld unterhalb der Landstraße endete, war ich fünf Minuten später wieder zum Start hochgehandelt. Ein paar mal tief durchatmen, volle Konzentration – und schon fing der Wald um mich herum wieder das Atmen an. Aufziehen, rausstarten, die Schneise vor und gleich rechts an die Baumwipfel dran. Mit dem Hintern an den Bäumen trug die Waldkante bis zur Ortschaft vor und – zack – ging über den Dächern Roschlaubs das Vario los. Den Bart einmal angestoichen, konnte ich mich zügig bei 2-3m/s über das Plateau zurückversetzen lassen.

Wie im Traum tat sich um mich herum nun nach und nach das Hügelland des Frankenjuras auf. Auf halbem Weg zur Basis war klar, das würde heute ein One-way-Ticket werden. Schon bei 1.300 - 1.400 Metern war ein kräftiger SW angesagt, allerdings waren schon hier die Bärte oben raus etwas zerrissen. Ohne recht an die Basis zu kommen, ging's dann in Richtung der Steinbrüche bei Kümmerreuth. Den Jura über den NO-Abbruch verlassend, konnte ich im Lee der Geländekante über Burgkunstadt hinweg endlich halbwegs Basis machen. Mittlerweile war der Höhenwind spürbar stärker geworden und das Zentrieren immer mühsamer. Als die hinter Kronach gelegene

Für mein Vorhaben brauchte es eine große Portion Optimismus

tage in Roschlaub sehen so aus, dass man sehr kräftigen Grundwind braucht, um vom Hangfuß an der Waldkante aufsoaren zu können. Hat man dann überhöht, ballert's oben dann schon oft im Grenzbereich. Da Roschlaub auch noch extrem thermisch ist, kann das schnell unlustig werden. Nicht so heute!

Zwar war gute Thermik gemeldet, jedoch war der Bodenwind anfangs extrem moderat. Schon beim Aussteigen am Parkplatz war klar, dass die einzige Chance heute darin bestehen würde, auf die Ablösung zu warten und direkt in den Bart einzusteigen, was auch die Tatsache erklären konnte, weshalb ich mich hier mutterseelenallein wiederfand. Nach einem Fehlversuch, der im Getreide-

Radspitze in Sicht kam, war die Entscheidung schnell klar: Mit meinen 1.100 - 1.200 Metern Höhe ließ ich mich mit ca. 25 Sachen im Rücken auf die Startschneise dieses allseits bekannten Thermikofens zublasen. Außerdem war neben einer großflächigen Abschattung dort der einzige Sonnenfleck. Auf ca. 900 Metern angekommen, ging meine Rechnung auf und ich konnte in den nächsten Bart einsteigen. Jetzt volle Konzentration und nicht locker lassen, denn absaufen und bei einem 30er Wind in einem der düsteren, engen Quertäler dieses Monsterwalds reinlanden zu müssen.....das würde unter Garantie kein Spaß werden! Die spärlichen freien Hochflächen immer im Blick, ließ ich mich in lang



Karte: Huber-Medien

Flugplatz Altenburg schon in Sicht, trocknete es wieder weitgehend ab und die Cirren machten dicht. Für die nächste Stunde galt es jeden F... mitzunehmen. Getreu dem Motto „Ein Nullschieber bei starkem Windversatz macht auch Kilometer“, ließ ich mich so peu à peu zwischen 1.100 und 1.400 Metern durch Sachsen blasen.

Kurz vor Grimma war es dann wieder so weit: Extremer Tiefpunkt erreicht. Zur Linken lag ein riesiges Waldstück bei gleichzeitig extrem wenig Einstrahlung. Also entschied ich mich, nochmal querab zum Wind zu fliegen, um genau auf die Vorderkante des Waldes draufgeblasen zu werden. Diesem vorgelagert waren riesige braune Felder und das Glück war auf meiner Seite: Es machte wieder auf! Bei perfekter Einstrahlung und im Lee der Abrisskante konnte ich in den Bart einsteigen und eroberte um 17.15 Uhr mit einem dicken Grinsen die Basis zurück!

Mit fast 2.000 Metern Platz unterm Hintern und richtig viel Höhenwind konnte ich den Tag nun ausklingen lassen und die letzten Kilometer fressen. Das Wolkenbild machte deutlich, dass es das für heute gewesen sein sollte (wobei das ja schon die meiste Zeit so aussah...) und so konnte ich glücklich und zufrieden um 17.38 Uhr neben Zeuckritz, einem kleinen Ort in der Dahlemer Heide, auf den Boden der Tatsachen zurückkehren.

Was danach geschah

„Nuu, sie gömmn aus Bombäasch? Des gönn'mer ja goar nie gloo-ohn!“ waren die Worte eines älteren Ehepaars, das mich, freudig überrascht auf die Nachbarwiese eilend, in Empfang nahm. In wenigen Sätzen waren die Modalitäten schnell geklärt:

Zuerst wurde eine Flasche eisgekühltes Radeberger geleert, die lebenswerte Einladung zum Abendessen dankend ausgeschlagen, die Mitfahrgelegenheit durch den Sohn zum 5 km entfernten Dahlemer Bahnhof angenommen und auf die Sekunde um 18.20 Uhr die Regionalbahn nach Leipzig Hbf erwischt. Natürlich rief ich sofort meinen Freund Steffen in Leipzig an und verkündete meine bevorstehende, überfallartige Ankunft. 40 Minuten später stieg ich im Leipziger Westen aus der Straßenbahn, wo mich Steffen schon grinsend mit zwei Flaschen Bier empfing. Auf einer nahegelegenen verkehrsberuhigten Brücke der Elster leerten wir die Flaschen im Sonnenuntergang, bei sommerlichen Temperaturen und Vogelgezwitscher. Wow, das war der Moment des Tages!

Nachdem Leipzig mir noch einen tiefen Einblick in sein Nachtleben gewährt hatte, das trotz des Montagabends erstaunlich regen Zuspruch hatte, ging's am nächsten Vormittag mit dem ICE zurück Richtung Bamberg. Als ich dann mittags wieder an meinem Auto auf der Hohen Metze angekommen war und meinen Schirm in den Kofferraum geworfen hatte, streifte mein Blick über die großen Felder, die sich langsam den Kessel nach Schweißdorf hinabzogen. Am Horizont waren die Bamberger Kirchturm-Skyline und der sich bereits deutlich ankündigende Frontdurchgang zu sehen. Es gab nur einen Gedanken: „Mei Roschlaub, des mach mer nochmal!“ ☹

gezogenen Ovalen zurückversetzen – und endlich tat sich der Frankenwald in vollem Panorama vor mir auf. Als Belohnung für Schweiß und Mühen ging's endlich mal mit einer ca. 2.000er Basis dahin. Natürlich habe ich keine Wolke von innen gesehen... Als ich querab von Hof, genauer gesagt Naila, nochmal auf ca. 2.100 Meter kam, empfingen mich als weitere Aussicht jede Menge Cirren bei gleichzeitiger Abtrocknung. Sollte es das jetzt gewesen sein?

Kurzentschlossen querte ich die A9, die in meinen Augen die ideale Abrisskante darstellte. Mittlerweile war auch klar: Die Prognose für den Nordosten trifft genau zu. Bei deutlicher Abnahme der Thermikgüte frischte der Höhen- wie der Bodenwind extrem auf. Nach der Querung bei Gefell hatte ich die Hoffnung eigentlich aufgegeben, mich bei derartigen Windgeschwindigkeiten und der geringen Höhe nochmal rauszuschaukeln. Wie auch immer – es riss auf der anderen Autobahnseite in niedriger Höhe an, die Kiste wurde sofort auf den Stabi gestellt und ich hatte wieder Biss!

Mit viel Geduld konnte ich mich bis ins Vogtland vorarbeiten, wo ich mir auch endlich die Basis zurückerobern konnte. Mit teilweise gut über 70 Km/h ging's nun die nächsten eineinhalb Stunden immer in der Nähe der Basis und den mittlerweile wieder vorhandenen Wolken dahin.

Zwickau und Chemnitz rechts zurückgelassen, kündigte sich vor der thüringisch-sächsischen Grenze die nächste Baustelle an. Den

TESTFLÜGE DES DHV

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar. Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung. Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Benotung der einzelnen Manöver. Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen, insbesondere bei Verwendung von Liegegurtzeugen kann es zu verändertem Extremflugverhalten kommen. Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

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

Aus Platzgründen drucken wir nur den Testbericht der gängigsten Größe des jeweiligen Geräts. Im Internet findet ihr auf www.dhv.de unter Technik die weiteren zugelassenen Größen.



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



Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte



Bernhard Stocker
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt
Prüfer für GS



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

DHV-EMPFEHLUNGEN ZU DEN LTF-KLASSEN

LTF-Klasse	Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen und bei Schnellabstieg	Eignung für die Ausbildung
A	Für Piloten aller Könnensstufen, vom Einsteiger bis zum Streckenflieger, die besonderen Wert auf höchstmögliche passive Gerätesicherheit legen. Für Piloten mit einer Flugerfahrung von weniger als ca. 15-20 Flugstunden pro Jahr werden ausschließlich Gleitschirme der Klassifizierung A empfohlen.	Das Flug- und Stuververhalten von Gleitschirmen dieser Klasse setzt die Beherrschung der grundlegenden, in der A-Lizenz-Flugausbildung vermittelten, Flugtechniken voraus. Für sicheres Durchführen von Thermikflügen ist die Beherrschung der grundlegenden Techniken des aktiven Fliegens erforderlich.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine überdurchschnittlichen Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die Grundkenntnisse des Pilotenverhaltens zur Vermeidung und Beherrschung von Störungen müssen jedoch vorhanden sein. Das sichere Beherrschen von anspruchsvollen Flugmanövern, wie z.B. Steilschlangen, B-Stall, setzt entsprechende praktische Kenntnisse voraus. Sind diese nicht vorhanden, wird eine spezielle Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp, am besten in einem Sicherheitstraining, empfohlen.	Grundsätzlich geeignet
B	Für Thermik- und Streckenflieger, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse, bei mindestens ca. 20-30 Flugstunden pro Jahr, verfügen.	Das Flug- und Stuververhalten von Gleitschirmen dieser Klasse verlangt, wegen teilweise kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung und dynamischerem Kurvenhandling eine fortgeschrittene, präzise und feinfühligke Steuertechnik, sowie einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt erhöhte Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Geräteverhaltens nach Störungen und bei anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, erfordert ausreichende praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen. Ist diese nicht vorhanden, wird eine gründliche Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Geeignet, sofern der Hersteller die Ausbildungseignung in der Betriebsanweisung nicht ausschließt.
C	Für leistungsorientierte Streckenflieger, die über eine regelmäßige mehrjährige Flugpraxis von mindestens ca. 50 Flugstunden pro Jahr und über fundierte flugtechnische Kenntnisse verfügen.	Das Flug- und Stuververhalten von Gleitschirmen dieser Klasse (kurze Steuerwege, hohe Dynamik, geringe Dämpfung um alle Achsen) verlangt ein intensives Training der Steuertechniken und des aktiven Fliegens sowie fundierte flugtechnische Kenntnisse, um Störungen im Ansatz zu erkennen und zu verhindern.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt sehr hohe Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Geräteverhaltens nach Störungen und bei anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, erfordert große praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen. Ist diese nicht vorhanden, wird eine gründliche Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Grundsätzlich nicht geeignet
D	Für Leistungspiloten mit umfassender Flugerfahrung von mindestens ca. 75-100 Flugstunden pro Jahr, die Höchstleistungen, z.B. beim Streckenflug, realisieren wollen.	Das auf Höchstleistung optimierte Flug- und Stuververhalten von Gleitschirmen dieser Klassen verlangt umfassende langjährige Flugpraxis und weit überdurchschnittliche flugtechnische Kenntnisse.	Die Anforderungen, die das Geräteverhalten nach Störungen stellt, verlangen ein Höchstmaß an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Extremflugverhaltens nach Störungen und von anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, muss durch ständiges Training auf höchstem Niveau sein. Auch geringe Pilotenfehler müssen bei den Reaktionen auf Kappenstörungen und in Extremflugzuständen ausgeschlossen werden können.	Grundsätzlich nicht geeignet

DHV TESTBERICHT LTF 2009 - NOVA ION 3M LIGHT - DHV GS-01-2107-14

Klassifizierung B

Hersteller NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Inhaber der Musterprüfung NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Musterprüfdatum 27.03.2015
Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006

Betriebsgrenzen

Startgewicht 90 - 110 Kg
Sitzzahl 1
Windschlepp Ja
Nachprüfintervall 24 Mo
Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja
Trimmer Nein
Projizierte Fläche 24.63 m²
Gewicht (ohne Packsack) 4.5 Kg
Material Obersegel Dominiko Textile DOKDO - ZDMF (WR)
Material Untersegel NCV Skytex 27
Leinenmaterialien Stammeinen: Lios PPSL160, Lios PPSL160
Stockwerk 1: Edelrid 8000 U-130, Edelrid 8000 U-90, Cousin ULT 85, Edelrid 8000 U-130, Edelrid 8000 U-90
Stockwerk 2: Edelrid 8000 U-130, Edelrid 8000 U-90, Edelrid 8000 U-70, Cousin ULT 85, Edelrid 8000 U-130, Edelrid 8000 U-90

Verhalten bei	min. Startgewicht (90kg)	max. Startgewicht (110kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufzilverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmungsgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	A	A
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	Größer als 60 cm	Größer als 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	Vorschießen weniger als 30°
Einklapper tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Abbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklapper tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	A	A
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	12 m/s bis 14 m/s	12 m/s bis 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Klapper	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt



Einseitiger Klapper 45-50%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75%	B	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	B	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A	A
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln bei Trimmungsgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in 3 s bis 5 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlangen	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben sind		
Kein zusätzliches Manöver und keine zusätzliche Konfiguration in der Betriebsanleitung beschrieben		

Klassifizierung B

Hersteller GIN Gliders Inc.
Inhaber der Musterprüfung GIN Gliders Inc.
Musterprüfdatum 11.05.2015
Angewandte Prüfrichtlinien LTF II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006



Betriebsgrenzen

Startgewicht 85 - 105 Kg
Sitzzahl 1
Windenschlepp Ja
Nachprüfintervall 30 Mo / 200h / 24 Mo / 200H / 24 Mo / 200 H
Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Nicht für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja
Trimmer Nein
Projizierte Fläche 21.84 m²
Gewicht (ohne Packsack) 5.6 Kg
Material Obersegel Porcher Sport 70032 E3W / 70000 E3H
Material Untersegel Porcher Sport 70000 E3H
Leinenmaterialien Stammeilen: Linos PPSL 200, Linos PPSL 120, Linos PPSL 200, Linos PPSL 120
Stockwerk 1: Edelrid 8000 U-130, Edelrid 8000 U-090, Edelrid A-8000 U-190, Edelrid 8000 U-130,
Edelrid 8000 U-090, Edelrid A-8000 U-190, Edelrid 8000 U-50
Stockwerk 2: Edelrid 8000 U-130, Edelrid 8000 U-50, Edelrid 8000 U-070, Edelrid A-8000 U-190, Edelrid 8000 U-50, Edelrid 8000 U-070

Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (105kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmungsgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	A	A
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	Größer als 60 cm	Größer als 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben weniger als 30°	Vorschieben weniger als 30°
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Abbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	B	B
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Mehr als 14 m/s	Mehr als 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	B	B
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in 3 s bis 5 s	Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	B	B
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in 3 s bis 5 s	Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 30° bis 60°	Vorschieben 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	B
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	A	B
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 30° bis 60°
Klappen	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klappen)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt

Einseitiger Klapper 45-50°	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75°	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50° im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75° im beschleunigten Flug	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A	A
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln bei Trimmungsgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 30° bis 60°	Vorschieben 30° bis 60°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	B	B
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in 3 s bis 5 s	Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	B	B
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Stellschrauben	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein

Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben sind
Kein zusätzliches Manöver und keine zusätzliche Konfiguration in der Betriebsanleitung beschrieben

Klassifizierung A

Hersteller GIN Gliders Inc.
Inhaber der Musterprüfung GIN Gliders Inc.
Musterprüfdatum 19.05.2015
Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006, EN 926-2:

Betriebsgrenzen

Startgewicht 105 - 130 Kg
Sitzzahl 1
Windenschlepp Ja
Nachprüfintervall 30 Mo / 200h / 24 Mo / 200H / 24 Mo / 200 H
Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja
Trimmer Nein
Projizierte Fläche 28.85 m²
Gewicht (ohne Packsack) 6.2 Kg
Material Obersegel Domenico Textile DOKO-300MF(WR)
Material Untersegel Domenico Textile DOKO-300MF(WR)
Leinenmaterialien Stammlinien: Liros PPSL 200, Liros PPSL160, Liros PPSL 200, Liros PPSL 120
Stockwerk 1: Liros PPSL 200, Liros PPSL160, Liros PPSL160, Liros PPSL 120
Stockwerk 2: Liros DSL 70, Liros DSL 70, GinGliders TGL80



Verhalten bei	min. Startgewicht (105kg)	max. Startgewicht (130kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	A	A
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	Größer als 65 cm	Größer als 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	Vorschießen weniger als 30°
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Abbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rolldämpfungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	A	A
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Bis 12 m/s	12 m/s bis 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Klapper	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt

Einseitiger Klapper 45-50%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A	A
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln bei Trimmgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlangen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben sind		
Kein zusätzliches Manöver und keine zusätzliche Konfiguration in der Betriebsanleitung beschrieben		

Klassifizierung C

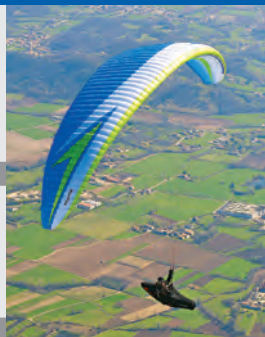
Hersteller Swing Flugsportgeräte GmbH
Inhaber der Musterprüfung Swing Flugsportgeräte GmbH
Musterprüfdatum 21.04.2015
Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006

Betriebsgrenzen

Startgewicht 85 - 107 Kg
Sitzzahl 1
Windschlepp Nein
Nachprüfintervall 24 Mo
Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Nicht für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja
Trimmer Nein
Projizierte Fläche 22,8 m²
Gewicht (ohne Packsack) 5,6 Kg
Material Obersegel NCV Skytex 32
Material Untersegel NCV Skytex 27
Leinenmaterialien Stammeinen: Edelrid 7950-200, Edelrid A-8000 U-130, Edelrid A-8000 U-130
Stockwerk 1: Edelrid A-8000 U-130, Edelrid A-8000 U-130, Edelrid 8000-80
Stockwerk 2: Lins DC 60, Lins DC 60



Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (107kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	A	C
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	Größer als 60 cm	50 cm bis 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	Vorschießen weniger als 30°
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	B	B
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Mehr als 14 m/s	Mehr als 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	C	C
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in 3 s bis 5 s	Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht 90° bis 180° weg	Dreht 90° bis 180° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	C	C
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in 3 s bis 5 s	Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Dreht 90° bis 180° weg	Dreht 90° bis 180° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	B	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Klappen	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klappen)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt

Einseitiger Klapper 45-50°	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75°	C	C
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50° im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75° im beschleunigten Flug	C	C
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A	A
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln bei Trimmgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	B	B
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	B	B
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlangen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 120°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 120°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben sind Kein zusätzliches Manöver und keine zusätzliche Konfiguration in der Betriebsanleitung beschrieben		

Klassifizierung D

Hersteller GIN Gliders Inc.

Inhaber der Musterprüfung GIN Gliders Inc.

Musterprüfdatum 20.05.2015

Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, LTF NFL II-91/09 und NIL 2-60-14, EN 926-1:2006

Betriebsgrenzen

Startgewicht 70 - 85 Kg

Sitzzahl 1

Windenschlepp Ja

Nachprüfintervall 36 Mo / 150h / 24 Mo / 150h / 24 Mo / 150 h

Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Nicht für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja

Trimmer Nein

Projizierte Fläche 18.33 m²

Gewicht (ohne Packsack) 3.95 Kg

Material Obensegel Porcher Sport 70032 E3W / 70000 E3H

Material Untersegel Porcher Sport 70000 E3H

Leinenmaterialien Stammeilen: Edelrid 8000 U-280, Edelrid 8000 U-230, Edelrid 8000-190, Edelrid 8000 U-130,

Edelrid 8000 U-090, Edelrid 8000 U-70

Stockwerk 1: Edelrid 8000-190, Edelrid 8000 U-090, Edelrid 8000 U-130, Edelrid 8000 U-090, Edelrid 8000 U-70, Liros DC 60

Stockwerk 2: Liros DC 60, Liros DC 60, Edelrid 9200-030

Verhalten bei	min. Startgewicht (70kg)	max. Startgewicht (85kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmungsgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	C	D
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	40 cm bis 55 cm	35 cm bis 45 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	B	B
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Mehr als 14 m/s	Mehr als 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	D	D
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	D	D
Einleitung	Abkippen nach hinten größer als 45°	Abkippen nach hinten größer als 45°
Ausleitung	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Dreht 90° bis 180° weg	Dreht 90° bis 180° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	B	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Klappen	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klappen)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Weit (mehr als 45°)	Weit (mehr als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt



Einseitiger Klapper 45-50%	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75%	D	D
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Ja, mit Änderung der Drehrichtung	Ja, mit Änderung der Drehrichtung
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	D	D
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	180° bis 360°	180° bis 360°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 60° bis 90°	Vorschieß- oder Rollwinkel 60° bis 90°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklappen tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper C	C	C
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	25 % bis 50 % des symmetrischen Steuerweges	25 % bis 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	C	C
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung nicht gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung nicht gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	Mittels Standardverfahren
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	Mittels Standardverfahren
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlangen	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben sind		
Kein zusätzliches Manöver und keine zusätzliche Konfiguration in der Betriebsanleitung beschrieben		

Lucky 7 in Brasilien

Beim ersten World Cup der Saison zeigte sich Baixo Guandu von seiner schönsten Seite. Einzigartige Flugbedingungen während der sieben Durchgänge, sieben perfekt gesetzte Tasks und sieben spannende Zielankünfte sorgten dafür, dass der Wettbewerb für viele Piloten zu einem unvergesslichen Erlebnis wurde. Allen voran bei den Siegern Marco Littame aus Italien und Klaudia Bulgakow (Polen).

Text und Foto Torsten Siegel



Traumhafte Bedingungen zum Worldcup Auftakt in Brasilien. 115 Piloten flogen in Baixo Guandu täglich über eine faszinierende Landschaft, die spannende Rennen ermöglichte und am Ende alle Teilnehmer mit eindrucksvollen Erlebnissen verabschiedete.



Der Jubel war groß. Während des fünften Briefings verkündete Ulric Jessop, technischer Leiter des World Cups, dass sich der Veranstalter bereit erklärt hat, auch am Samstag einen Durchgang zu organisieren. Normalerweise ist nach sechs gewerteten Läufen Schluss, aber die perfekten Flugbedingungen in Baixo Guandu, die ausgelassene Atmosphäre unter den Piloten und die Freude am Fliegen sorgte dafür, dass alle Beteiligten mehr wollten. Und so gab es zum ersten Mal in der World Cup Geschichte sieben Tasks in Folge. Sieben Tage, die am Ende alles boten, was man sich als Wettkampfpilot nur wünschen kann.

Rehabilitation

Baixo Guandu genoss den gleichen Ruf wie Europa- oder Weltmeisterschaften in Österreich. Das allgemeine Pilotenresümee über diese Gebiete war einhellig: „Was wollt ihr da? Da regnet es doch nur!“ Vor einem Jahr musste das World Cup Super Finale verlegt werden, da Überschwemmungen Baixo Guandu verwüstet hatten. Und während des World Cups 2013 gab es zwar fünf Wertungsdurchgänge, aber nur zwei davon führten die Piloten ins Ziel. An-

sonsten waren Abgleiter, kurze Flüge und Regenschauer die Regel. Noch kurz vor dem Wettbewerb wurde Pepe gewarnt, ja nicht nach Brasilien zu fliegen und viele andere Toppiloten folgten dieser Warnung. So war das Deutsche Team nur mit drei Piloten am Start und bei etlichen anderen Nationen nutzte der B-Kader die Chance, an einem World Cup teilzunehmen. Eine Entscheidung, die am Ende keiner der teilnehmenden Piloten bereuen sollte.

360 Grad

Die Landschaft ist dunkelgrün, die Straße schlängelt sich entlang der welligen Konturen kleiner Hügel und dann ragen wie aus dem Nichts gewaltige, tiefschwarze Felsen in den blauen Himmel, gekrönt von einer Cumuluswolke wie aus dem Lehrbuch. Aus der Luft wirkt alles noch dramatischer. Flache Ebenen wechseln sich mit kleinen Gebirgszügen ab, hellbraune Flüsse winden sich endlos dem Horizont entgegen und dann natürlich immer wieder

diese atemberaubenden Felsen, die nicht nur den Vögeln eine verlässliche Thermikquelle bieten. Und im Gegensatz zu vielen anderen Fluggebieten wartet Baixo Guandu noch mit der Möglichkeit auf, in alle Himmelsrichtungen zu fliegen. Genau das wurde während des World Cups auch gemacht und man kann den Tasksettern ein dickes Lob aussprechen, dass sie bis zum Ende experimentierfreudig geblieben sind und immer wieder neue, eindrucksvolle Strecken austüftelten.

Siegercocktail

Während Pepe die gesamten 563 Kilometer der sieben Durchgänge zurücklegte, wie ein Uhrwerk ins Ziel flog und nur hier und da ein paar Minuten verschenkte, leistete ich mir zwei Landungen kurz vor dem Ziel und drei Laufsiege. Das Optimum für den World Cup Sieg lag genau dazwischen und wurde wie immer vom Sieger praktiziert. Marco Littame aus Italien gelang in Baixo Guandu der perfekten Mix: Eine Außenlandung, die dank des Streichresultates getilgt wurde, eine etwas verspätete Zielankunft und dann fünf Resultate unter den ersten Zwölf waren am Ende genau der richtige Cocktail, um zu gewinnen. Bei der

Siegerehrung war er dann auch nur auf dem obersten Podiumsplatz alleine. Bis tief in die Nacht feierten die Piloten das viel zu frühe Ende einer unvergesslichen Woche. ▽



NEW SD SERIES

Vertraue auf das Fluginstrument der Profis!



2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

Anzeige



* inkl. T-Shirt & Rücktransport



2-JahresCheck **119 Euro***

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

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

Schirmvermessung **79 Euro***

2-JahresCheck Tandem **179 Euro***

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

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



Anzeige

WETTBEWERBE | MELDUNGEN

FLUGSCHULE - SILVRETTA GALTÜR / TIROL 1.600 m

Die Adler & der Berg

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

Sommerhit 2015

All - inklusive Flugpauschale

7 Tage Silbertalers Genuss - Halbpension
Jeden Freitag Galamenü / täglich feine Salate
Täglich mittags Fliegersuppentopf
PLUS: Individueller Flugservice
(Beratung und Betreuung, Funkeinweisung,
Starthilfe, hochalpine Einweisungen, Transfer)
Gebühren für Start und Landeplatz
pro Person im Doppelzimmer 530,00€

Bergerlebnis 2015 (für Nichtflieger)

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

KOSTENLOS:

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



Deutsche Erfolge bei Österreichischer Staatsmeisterschaft

Vom 04.-07.06. fand zusammen mit der Österreichischen Liga der erste Ligadurchgang im Rahmen der Österreichischen Staatsmeisterschaft im Zillertal statt. Geflogen wurden 3 Durchgänge mit 62, 142 und 53 km. Am Ende gewann der Österreicher Alex Schalber gefolgt von Martin Petz (GER) und Helmut Eichholzer (AUT). Die Serienklasse entschied Stefan Bernhard (GER) für sich. Bei den Damen gewann Ewa Korneluk-Guzy (GER).
Ergebnisse: www.golden-eagles.at/index.php?id=105



Hessische Landesmeisterschaften

Die internationalen Hessischen Meisterschaften fanden vom 13. – 16. Mai 2015 in Greifenburg/Österreich statt. Bei durchwachsenen Wetter konnten immerhin drei Durchgänge geflogen werden. Den Sieg holte sich Kajo Clauß bei den Drachen vor Corinna Schwietershausen (Hessenmeisterin) und Konrad Lüders. Bei den Starren siegte Rüdiger Bien vor Alfred Mayer und Dirk Häffner (Hessenmeister). Die Turmklasse entschied Ingo Heilmann (Hessenmeister) für sich. Florian Hertwig gewann die Wertung im Gleitschirmfliegen vor Stefan Bahn und Rolf Igelmann. Hessenmeister wurde Andreas Schubert.

Infos: <http://blog.hlb-gleitfliegen.de/>



DHV Wettbewerbe Hanggliding Challenge

Vom 19. – 25. Juli 2015 findet die Hanggliding und Paragliding Challenge, der Einstiegs-wettbewerb für angehende Wettbewerbs- und XC-Piloten und für alle, die gerne dazu lernen wollen, statt. Austragungsort wird bedingt durch die perfekte infrastrukturelle Lage wieder die Emberger Alm/Greifenburg sein.

Wie auch in den vergangenen Jahren steht der Spaß an der Fliegerei im Mittelpunkt. Die abendlichen gemeinsamen Veranstaltungen und Vorträge laden dazu ein, sich mit den anderen Fliegern über Flüge und Strecken auszutauschen.

Infos unter www.dhv.de

Junior und Ladies Challenge

Vom 16. bis 21. August findet die DHV Junior und Ladies Challenge 2015 in Greifenburg/Emberger Alm statt. Die Online-Anmeldung ist ab sofort freigeschaltet. Die JLC ist der Nachwuchswettbewerb für alle Junioren bis 28 und Ladies ohne Altersbegrenzung. Infos unter www.dhv.de



Losser Open

Hammerwetter herrschte vom 4. – 7. Juni 2015 in Altaussee/Österreich bei den Losser Open im Drachenfliegen. Es wurden vier Durchgänge in vier Tagen geflogen, einer führte gar über 180 km. Gerd Dönhuber (GER) gewann die Gesamtwertung vor Ferdinand Spindler und Günther Tschurnig (beide Österreich). Platz 5 und 7 ging an Achim Vollmer (GER) und Jörg Bajewski (GER).

Infos unter www.drachenfliegen.at/loser-open-2015.

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

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

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

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

Jugend: www.dhv-jugend.de

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

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

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

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

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

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller
renate@miller-grafik.de
08022-857730

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 195 September - Termin 2. Juli 2015

Ausgabe 196 November - Termin 2. September 2015

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

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

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

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

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

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

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

Auflage: 36.800

Titel: Tristan Shu

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' is stylized with 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: 1.4.2015 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 Bergekosten)

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 Bergekosten)

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

31,60,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 40,20 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

28,70 € bei 250,- € SB, 34,40 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

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



Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer

Deckungssumme: 500.000,- €

34,- €

Deckungssumme: 1.000.000,- €

42,- €



Flug-Unfall Tod und Invalidität 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 € Geseungsgeld 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 € Geseungsgeld 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.



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

NEXUS

C-KLASSE NEU GEDACHT



Ein XC-Schirm gebaut für raue Bedingungen, zuverlässig, intuitiv und so leistungsstark wie noch nie, egal ob bei Vollgas, beim Gleiten oder beim Steigen. Und je bewegter die Luft, desto mehr ist er in seinem Element!

➤ JETZT NEXUS TESTEN!



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

www.swing.de/nexus.html | Sportklasse | LTF/EN-C

