

www.dhv.de

Juli-August 2018

DHV-info



Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

212





OZONEs Instagram Feed ist voller großartiger Geschichten von Team Piloten und atemberaubenden Bildern ihrer Abenteuer. Folge uns, und hole dir deine tägliche Dosis Fluginspiration!

[INSTAGRAM.COM/OZONEPARAGLIDERS](https://www.instagram.com/ozoneparagliders)



Foto: Michael Nußbaumer Pilot: Simon Arnold Location: Pölvén, auf dem Weg zum Wilden Kaiser



OZONE DA Konny Konrad D-83122 Samerberg
+49 (0) 80 32 98 29 31 kk@flyozone.com WWW.FLYOZONE.COM

EIN PERFEKTER START FÜR UNSEREN RUSH5

Mitte April fand im Zillertal erstmalig ein EN-B Wettbewerb statt. Viele Hersteller haben sich richtig ins Zeug gelegt, und ihre besten Wettbewerbspiloten entsandt, um diesen Event fürs Image ihrer EN-B Flügel zu nutzen. Ganz knapp war es vor dem Wettbewerb – gerade noch rechtzeitig erreichten uns die ersten Rush5 MS und ML, und so konnten wir unsere Spitzenpiloten mit dem neuesten Ozone Flügel ausrüsten. Als Favoriten galten die Wettkampfpiloten, die im Zillertal daheim sind (Skywalk), aber noch viele weitere internationale Toppiloten, wie die Valic Brüder (Triple Seven) oder die Goldsmiths (BGD). Viele Rush5 Piloten hatten wir nicht im Rennen, aber die Handvoll, die wir hatten, machte ihren Job perfekt: Das komplette Podium nur Rush5 Piloten!

Wir freuen und bedanken uns, und gratulieren den Piloten, die den perfekten Start für unseren neuen Sport-Performance-Intermediate Flügel hingelegt haben!



6 Größen (60-130kg)
5 Serienfarben (Sonderfarbe € 133)



EN/LTF-B Sicherheit mit moderater Streckung,
und Traumhandling gepaart mit maximaler Leistung!



Hartenstein | DHV-Saisonauftritt



Dänemark | Die schönsten Flugelände

INHALT

INFO 212 JULI | AUGUST 2018

30

Hike+Fly | Start an der Schusterplatte im Angesicht der Drei Zinnen



14 Dänemark
Soaren bis zum Abwinken

22 Regionalversammlungen 2018
Einladungen und Termine

26 Saisonstart in Hartenstein
Erfolgreicher Auftakt

30 Hike+Fly
Im Angesicht der Drei Zinnen

38 Travel+Training
Urlaub auf Lanzarote

46 Gelände
Die Grenzen des Vol libre

52 Fair in the Air
Rücksicht aufeinander

54 Unfallanalyse 2017
Zahlen und Fakten

64 Gerätetechnik
Einfachvarios – Marktübersicht

70 Flugtechnik
Aktiv beschleunigen

76 Wetter
Flugwettervorhersage mit windy.com

92 Jugend
Fliegen am Treh

94 Wettbewerbe
HG - German Open
Nachrichten

Standards

6 Wichtig - Neu - Kurz

10 Schaufenster

84 Vereine Briefe
Nachrichten

97 Impressum



Lanzarote | Urlaub und Fliegen

Foto: Louis Garnier
Pilot: Jean-Baptiste Chandelier
Den Film *Light Line* zum Foto gibt es auf youtube
Bitte nicht nachahmen

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar





**St. Hilaire
Coupe Icare**

St. Hilaire in Frankreich ist vom 20. bis 23.09.2018 wieder das Zentrum der Gleitschirmwelt. Der 45te Coupe Icare vereint Free Flight Film Festival, Ausstellung, Air-Show und Verkleidungsfliegen in einem. Über Gleitschirmfliegen, Skydiving bis hin zum Speedriding ist alles geboten. Immer einen Besuch wert!

Infos: www.coupe-icare.org



**Airsthetik
10-jähriges Jubiläum**

Unter dem Motto „Fest und Test“ feiert die Flugschule Airsthetik am 21. und 22. Juli 2018 ihr 10-jähriges Jubiläum an der Riesneralm in der Steiermark (www.riesneralm.at). Geboten wird umfangreiches Testmaterial, Showfliegen, Tandemflüge, gemütliches Beisammensein und ein Streckenflug-Wettbewerb. Zu gewinnen gibt es ein Sicherheitstraining bei Airsthetik und unter allen anwesenden Piloten wird ein Gurtzeug verlost. Ersatztermin: 28. und 29. Juli 2018.

Infos: www.airsthetik.com/airsthetik-feiert-10-jahre

**Festival
Lermoos – Zuspitzarena**

Vom 24. - 26.8. findet wieder ein Festival in Lermoos, Tiroler Zugspitz Arena, statt. Beginn ist jeweils um 8.30 Uhr an der Talstation der Grubgsteinbahn. Es können Produkte von folgenden Herstellern getestet werden: Ozone, Advance, Skywalk, Skyman und Independence.

Infos: www.rauteralex.com/events



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



LinkingWings Dirk Soboll
Winnertzhof 20 | 47799 Krefeld
Tel. 02151-6444456
www.linkingwings.de



Drachenflugschule Saar
Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill
Tel. 06871-4859
www.drachenflugclub-saar.de
www.drachenfliegen-lernen.de



**Flugschule Bergsträßler
Drachenflieger**
Weinbergstraße 14 | 68259 Mannheim
Tel. 0151-58041305
<http://flugschule.bergstraessler-drachenflieger.de>



Flugschule Althofdrachen
Postweg 35 | 76187 Karlsruhe
Tel. 0721-9713370
www.fs-althof.de



Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.
Silcherstraße 20 | 78549 Spaichingen
Tel. 07424-6172
www.drachenflieger-spaichingen.de



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



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



Flugschule Tegelberg
Sesselbahnstr. 8 | 87642 Halblech-Buching
Tel. 08368-9143019
www.abschweb.net/schule



Westallgäuer Flugschule
Allmannsried 61 | 88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265
www.westallgaeuer-flugschule.de
www.ich-will-fliegen.de



DHV

Deutsche Flugsicherung (DFS) zu Gast

Gunnar Strobel (Referent Luftraumplanung der DFS) besuchte aktuell den DHV. Bei dem Meeting auf der DHV-Geschäftsstelle ging es um wichtige Themen, wie z.B. die Transponderforderung der BFU, Drohnenentwicklung und die zukünftige Luftraumnutzung durch Hängegleiter und Gleitschirme. Im Anschluss besuchte Gunnar Strobel die laufende Ausbildung der Fluglehrerassistenten in Rottach-Egern.



Flieger Base

JustACRO-Boogie 2018

Zusammen fliegen, Tipps und Tricks austauschen, einfach relaxen. Wann? Vom 7.8. bis 12.8.18. Wo? Im Acro-Paradies Gerlitz in der Flieger Base mit Pal Takats und Xandi Meschuh. Warum? Weil's 100 %ig Spaß macht!

Zum dritten Mal laden die beiden Acro-Legenden zur Party ein. Xandi: „Hier geht es nicht um die wildesten Tricks und meisten Runs am Tag – hier geht es um die gemeinsame Freude am Fliegen. Egal welches Pilotenlevel. Es zählt nur der gemeinsame Spaß!“ Höhepunkt ist der abendliche All Together Flight, an dem alle Piloten gleichzeitig starten und ihre Manöver zeigen.

Infos: <https://www.facebook.com/events/238506323366882/>



Fluggebiet Ölüdeniz/Türkei

Seilbahn im Bau

Seit November 2017 laufen die Vorbereitungen und Bauarbeiten – im Dezember 2018 soll die neue Seilbahn auf den Baba Dag - den beliebten Flugberg bei Ölüdeniz - fertig gestellt sein.

Im Mai sorgten die Bauarbeiten für zeitweise Einschränkungen des Flugbetriebs - der neue, zu steile und zudem rauh betonierete Hauptstartplatz auf 1.700 Meter sorgte für wenig Begeisterung bei Tandempiloten und Freifliegern. Der Startplatz wurde inzwischen nach Vorschlägen der Vereinigung der Tandemflugganbieter in Ölüdeniz umgestaltet – ein schirmschonender Belag soll auf die Betonpiste aufgebracht werden.

Großflächig betoniert wurde auch der Nordstartplatz auf 1.800 Meter – die Startplätze am Gipfel des Berges werden ebenfalls neu gestaltet.

DHV-Rechtsberatungsservice

Für die Rechtsberatung rund um den Flugsport steht DHV-Mitgliedern der Gleitschirmflieger und

Rechtsanwalt Dr. Ditmar Schulze zur Verfügung. DHV-Mitglieder erreichen ihn unter DHV@RA-Schulze.de



DHV-Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis

Freitag telefonisch unter 0151-54612836 oder per Mail: schleppbuero@dhv.de



NEUE MUSTERPRÜFUNGEN

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

Alle Testberichte und Gerätedaten auf www.dhv.de unter DHV Prüfstelle



www.dhv.de/web/dhv-pruefstelle/datenbanken



Nova Sector

Der Gleitschirm NOVA Sector des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, L, und XS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com



NOVA IBEX 4

Der Gleitschirm NOVA IBEX 4 des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com



PHI Sonata

Der Gleitschirm PHI Sonata des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 18, 20, 22, 24 und 26 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com/>



GIN Pegasus 2

Der Gleitschirm GIN Pegasus 2 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 24, 26, 28 und 30 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



GIN Fuse2 41

Der Gleitschirm GIN Fuse2 41 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



GRADIENT Golden5

Der Gleitschirm GRADIENT Golden5 des Herstellers Gradient s.r.o. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 24 und 30 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gradient.cx



Skywalk Tequila 5

Der Gleitschirm Skywalk Tequila 5 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, L, und XL erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



SicherheitstrainingsCenter
DHV zertifiziertes Training

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

<p>Hot Sport Sportschulen Trainingsleiter Günther Gerkauf Lac d'Anney/Frankreich www.hot sport.de info@hot sport.de</p> 	<p>Paragleitflugschule Airsthetik Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter Gardasee/Italien www.airsthetik.at office@airsthetik.at</p> 
<p>Flugschule GlideZeit Trainingsleiter Willy Grau Lac d'Anney/Frankreich www.glidezeit.de info@glidezeit.de</p> 	<p>Flugschule Achensee Trainingsleiter Eki Maute Achensee/Österreich Idrosee/Italien www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at</p> 
<p>Freiraum Trainingsleiter Kilian Baumann Gardasee/Italien www.freiraum-info.de info@freiraum-info.de</p> 	<p>Sky Club Austria Trainingsleiter Walter Schremmf Hallstätter See/Österreich www.skyclub-austria.com office@skyclub-austria.com</p> 
<p>Flugschule Luftikus Trainingsleiter Kilian Baumann Gardasee/Italien www.luftikus-flugschule.de info@luftikus-flugschule.de</p> 	<p>Flugschule Aufwind Trainingsleiter Josef Lanthaler Idrosee/Italien www.aufwind.at office@aufwind.at</p> 
<p>Paragliding Academy Trainingsleiter Chris Geist Gardasee/Italien www.paragliding-academy.com info@paragliding-academy.com</p> 	<p>Flugschule Grenzenlos - Campus Anney Trainingsleiter Jürgen Kraus Lac d'Anney/Frankreich www.fs-grenzenlos.com info@fs-grenzenlos.com</p> 

DHV empfohlene Simulatortrainings

<p>Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertraining Ulrich Rüger Ingenieurbüro www.activefly.com Info2010@ActiveFly.com</p> 	<p>Simulator für G-Force-Training, Steilschleife und Rettungsgeräteausrüstung Flugschule Hochries www.gforce-trainer.de office@gforce-trainer.de</p> 
--	---

Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung

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.

Gurtzeug für Gleitschirm Mountain Light DHV GS-03-0375-10

Der Hersteller Sol Paragliders hat eine wichtige Sicherheitsmitteilung zum Gleitschirm-Gurtzeug Mountain Light Calliplox veröffentlicht. In den Schlitten des Reißverschlusses können sich unter Umständen Leinen des Rettungsgerätes verhängen.

Link zur Sicherheitsmitteilung
Gleitschirm-Gurtzeug Mountain Light Calliplox:
https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2018/sicherheit/Calliplox_Safety_Note_1.0.pdf

Gleitschirm Gurtzeug Ozone Ozium 2

Der Hersteller Ozone hat eine wichtige Sicherheitsmitteilung zum Gleitschirm-Gurtzeug Ozone Ozium 2 veröffentlicht.

Hier der Link zur Sicherheitsmitteilung auf der Ozone-Website:
<http://www.flyozone.com/paragliders/de/infozone/safety-notices/ozium-2-safety-notice/>
Kontakt zum deutschen Ozone-Importeur:
kk@flyozone.com

Gleitschirm-Gurtzeug Progress 3

Der Hersteller Advance hat eine wichtige Sicherheitsmitteilung zum Gleitschirm-Gurtzeug Progress 3 veröffentlicht. Die Auslösung des Rettungsgerätes kann bei fehlerhafter Zugrichtung erschwert oder blockiert sein. Advance empfiehlt allen Haltern, die bei der Kompatibilitätsprüfung keine eingehenden Probeauslösungen durchgeführt haben, dies nachzuholen.

<https://advance.ch/de/home/news-pages/archiv-news-pages/2012/news-detail/article/sicherheitshinweis-progress-3/>



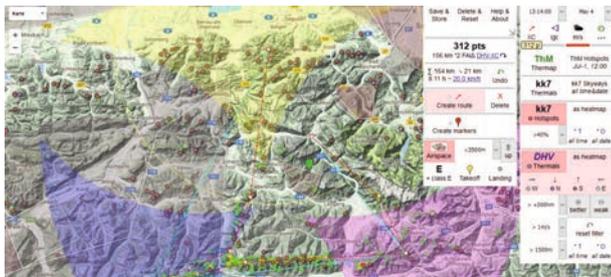


Voss Bike-Line Flugoverall in 3 Farben

Die Marke AIRSPEED 1 bietet mit der Kollektion San Remo Flugoveralls in verschiedenen Farben an. Passend dazu gibt's Handschuhe.
Größen: S bis XXL.
Der Overall kostet 130,- €, die Handschuhe 49,- €.
Infos: www.levior-online.de

ThermiXC Update

Mit dem ThermiXC können Streckenflüge geplant werden. Es filtert Regionen, Datum und Zeit für eine gute Einschätzung des thermischen Potentials im Fluggelände. Luft Räume, Start- und Landeplätze werden angezeigt. Ab sofort unterstützt ThermiXC die Formate von XCTrack, SKYTRAXX 3.0 und das SPOT Livetracking. Livetracks, Tasks und Wegpunkte sind sichtbar und Routen lassen sich als Tasks abspeichern. Das Livetracking eignet sich besonders für kleine, spontane Teams, da keine Registrierung nötig ist.
Infos: <https://berndgassner.de/thermix>



Zanier Warm. Verstärkt. Funktionell.

Warme Finger in eisigen Höhen. Drei Modelle der Fly-Kollektion stehen zur Auswahl: der AVIATOR.GTX ist beheizbar, RIDE.WS punktet durch Verstärkung zwischen Daumen und Zeigefinger und mit dem WERFEN.WS kann dank der Touchscreenfunktion der Bordcomputer auch mit Handschuh bedient werden. Preise: AVIATOR.GTX 349,95 €, RIDE.WS 69,95 €, WERFENS.WS 59,95 €
Infos: <https://zanier.com>



Flugschule Oberbayern

In neuem Layout erscheint die Flugschule Oberbayern. Besonderes Highlight ist das Video zu jeder Kursform. Egal ob Schnupperkurs, Höhenkurs oder Tandem, jeder weiß sofort, auf was er sich einlässt.
Infos: www.flugschule-oberbayern.de



Marios Gleitschirmservice

Über die Winterpause hat Marios Gleitschirmservice seine Homepage überarbeitet. Neben Pflege und Instandhaltung kannst du deinen Gleitschirm dort auch trimmen lassen.
Infos: <https://gleitschirmservice.de>

Chiba Mit Windstopper-Handschuhen durch die Flugsaison

CHIBA – Ausrüster der Drachen- und Gleitschirmnationalmannschaft – entwickelt Handschuhe speziell fürs Fliegen. Der neue Performer Summer ist aus winddichtem und atmungsaktivem Softshell, mit extra langer Stulpe und Pulswärmer, verstärktem Daumenbereich sowie Touchfunktion zum Bedienen der Fluginstrumente.
Schwarz in den Größen XS – XXL für 36,90 €.
Infos: www.chiba.de.





Skywalk New Generation

Mit dem HIKE hat skywalk seine Leicht-Rucksackserie generalüberholt. Der HIKE 80 nimmt eine vollständige, leichte XC-Ausrüstung auf und wiegt nur 520 Gramm. Ein modernes Tragesystem verteilt die Kräfte optimal auf Hüfte, Rücken und Schultern. Das Roll Top ermöglicht, das Volumen des Rucksacks genau an die Abmessungen der Ausrüstung anzupassen und ist sehr praktisch beim Be- und Entladen. Preis: 145,- €
Infos: <https://skywalk.info/de/2018/03/12/neuer-hike>

Advance Durchgestylt in neuem Hoodie

Zu jedem Freizeitoutfit passen die neuen ADVANCE-Hoodies in Grau-Melange. Mit ihrem hohen Baumwollanteil und der aufgerauten Fleecestruktur im Inneren sorgen sie für einen hohen Tragekomfort. Erhältlich in den Größen S-XXL. Preis: 109,-€

DAYPACK 3 in neuer Farbe

Der 20 l Rucksacks ist speziell auf die Bedürfnisse im Alltag und in der Freizeit abgestimmt. Viel Platz für alle wichtigen Utensilien bieten das Hauptfach mit seiner praktischen Innenraumaufteilung sowie ein separates, gepolstertes Laptopfach. Die neue Farbe pacific blue/fusion yellow ergänzt die bisherigen Farbkombinationen anthrazit/fire red und pacific blue/spectra green.
Preis: 79,- €
Infos: www.advance.ch



Georelief Die Welt neu entdecken

Reliefkarten von Georelief zeigen auf einen Blick, was eine Region oder ein Land zu bieten hat. Der höchste Punkt der Reliefkarte Alpen ist der Mont Blanc, wie auch in Natura. Nicht nur für Flieger, sondern auch für Radfahrer oder Ski-Tourengeher ein informatives Schmuckstück an der Wand. Das Sortiment reicht von der Schwäbischen Alb bis zur gesamten Welt und ist in unterschiedlichen Formaten erhältlich.
Infos: www.georelief.de



Flugfreude

Die Drachenflugbeauftragte des DHV, Regina Glas ist auch selbst gerne in den einschlägigen Fluggebieten unterwegs. Hier über Greifenburg.

Foto: Regina Glas



Sommer, Sonne, Urlaub –
purer Spaß am Fliegen.

Gelungener Waterslide beim
Acro-Boogie 2017 in der Flieger
Base an der Gerlitzten

Foto: Brooke Whatnall
Pilot: Gabor Balazs

Soaren bis zum Abwinken

Eine Reise zu den schönsten Fluggeländen entlang der Nordwestküste Dänemarks

Text und Fotos: Karsten Kirchhoff



Der Wind peitscht über den Strand. Treibt Sandkorn für Sandkorn den Hang hinauf und türmt sie zu riesigen Haufen auf. Für eine der bekanntesten Touristenattraktionen an Dänemarks Küste, den Leuchtturm bei Rubjerg Knude, bedeutet dies den baldigen Untergang. Im Jahre 1900 wurde an der damals noch flachen Küste der 23 Meter hohe Leuchtturm errichtet. Es dauerte nicht lange und der Flugsand begann, sich vor dem Turm zu einer Düne aufzutürmen. Alle Maßnahmen, das Vordringen der Düne einzudämmen, blieben erfolglos (siehe Cover).

Des einen Leid, des anderen Freud. Für Drachen- und Gleitschirmflieger entstehen auf diese Weise auch im flachen Dänemark willkommene Erhebungen, die zum genussvollen Fliegen einladen. Denn hier kann man im dynamischen Aufwind hervorragend soaren. Die Wanderdüne von Rubjerg ist die bekannteste des Landes. Sie erstreckt sich von Lonstrup bis nach Lökken und ist mit ihren knapp 100 Metern Höhe die größte Europas. >



Geheimtipp Hamborg -
Wer entspannt soaren möchte und den
Trubel von Lökken scheut, der findet
bei Hanstholm ein einfaches Fluggelände
mit perfekter Infrastruktur.



Lökken – das Flugmekka Lökken und Rubjerg Knude

Bekanntester Ort und das Soaring-Mekka Dänemarks ist Lökken. Breite Strände und eine langgestreckte Dünenkette zeichnen einen der besten Soaringspots Europas aus. Gestartet wird je nach Windstärke am Strand von Lökken oder auf der Kuppe hinter dem Campingplatz von Klitgaard. Einmal im Aufwindband lässt man sich vom laminaren Wind entlang der nordwestlich ausgerichteten Küstenkante bis zum Leuchtturm nach Rubjerg tragen und wieder zurück. Wer sein Schirmhandling verbessern möchte, findet am Strand von Lökken meist ausgezeichnete Bedingungen zum Groundhandeln. Viele Flugschulen bieten, bevorzugt in den Sommermonaten, organisierte Reisen und Groundhandling-Seminare am Strand von Lökken an.

GELÄNDEBESCHREIBUNG LÖKKEN

Ort: DK-9480 Lökken

Eignung: GS + HG

Charakter: einfach - mittel

Anfahrt: Bundesstraße 55 nach Lökken

Start: 1. Startplatz: West-Nordwest, GS + HG, NN 10 m, N 57°23'38.42" E 9°43'51.97"

Man kann mit dem Auto auf dem Strand bis zum Startplatz fahren. Start je nach Windstärke vom Strand oder von den Dünen.

2. Startplatz: West-Nordwest, GS/HG, NN 12 m, N 57°23'25.08" E 9°43'39.88"
Startplatz auf der Düne.

3. Startplatz: West-Nordwest, GS, NN 19 m, N 57°25'23.79" E 9°45'14.17"
Der Startplatz Klitgaard liegt auf der Düne hinter dem Campingplatz.

Flug: Bei Wind eignet sich der Strand hervorragend für Groundhandling. Bei ausreichend Windstärke kilometerlanges Soaring an den Dünen möglich.

Streckenfliegen: Bei guten Windbedingungen 10 Kilometer lange, nordwestlich ausgerichtete Dünenkante von Lökken bis Rubjerg Knude möglich.

Landung: 1. Landeplatz: Lökken, GS/HG, NN 1 m, N 57°23'39.04" E 9°43'49.21"
Landemöglichkeiten am Strand zwischen Lökken und Rubjerg Knude.

Besonderheiten: Fliegen während der Sommerperiode (1. Juni bis 1. September) südlich von Furreby nicht gestattet (s. Flyer <http://www.pgnord.dk/design/sider/Flyvebrochure-tysk.pdf>). In Lökken darf nicht vor dem großen Haus in der Nähe des Jeschken ein paar hundert Meter nördlich von Furreby (N 57° 23' 34" E 9°43' 57") gestartet werden (s. Startplatz 2). Nicht über Menschen fliegen, bitte Privatsphäre wahren.

Ansprechpartner: Paragliding Nordjütland, www.pgnord.dk

Informationen: Lökken Turistbureau, www.loekken.dk

Camping: Camping Lökken, de.loekken camping.dk/, Gl. Klitgaard Camping & Hytteby, www.gl-klitgaard.dk/de/

Skagen und Skiveren – der Norden Dänemarks

Wer mehr von Dänemark sehen möchte, sollte für den Besuch mindestens 1-2 Wochen einplanen und die Reise möglichst mit einem Campingurlaub verbinden. So kann man flexibel an viele verschiedene Orte reisen. Denn neben Lökken gibt es zahlreiche weitere Soaringgelände mit Spaß- oder Streckenflugpotential sowie unzählige Sehenswürdigkeiten und Touristenattraktionen. Beispielsweise lohnt sich von Lökken aus ein Ausflug an die nicht weit entfernte Nordspitze Dänemarks. Skagen ist die nördlichste Stadt des Landes. Das hübsche Hafendörfchen liegt an der Nordspitze von Jütland und bietet ein Naturschauspiel der besonderen Art. Nördlich von Skagen treffen die Nord- und Ostsee aufeinander und fließen zusammen. Zwischen Skagen und Lökken ist mit Skiveren ein weiteres kleines Küstenfluggelände zu finden.



GELÄNDEBESCHREIBUNG SKIVEREN

Ort: DK-9982 Skiveren/9881 Tversted

Eignung: GS

Charakter: einfach - mittel

Anfahrt: Über Bunken Richtung Aalbæk. Vor Aalbæk Straße 597 (Hirtshalsvej) nehmen und über Tuen nach Tversted. Von Lökken Straße 55 oder E39 bis Hirtshals und von dort Straße 597 weiter nach Tversted. In Tversted geht es auf dem Tannisbugtvej vor zum Strand
Start: 1. Startplatz: Nordwest, GS, NN 12 m, N 57°36'36.89" E 10°14'48.05"

Start an der Küstenkante zwischen Tversted und dem Campingplatz Skiveren. Mit dem Auto auf dem Strand-

abschnitt und eine geeignete Startstelle suchen.

Flug: Soaren an den nicht allzu hohen Dünen.

Streckenfliegen: Kilometerlange, nordwestlich ausgerichtete Dünenkante.

Landung: 1. Landeplatz: Skiveren, GS, NN 1 m, N 57°36'40.13" E 10°14'32.89"

Landemöglichkeiten entlang des Strandabschnittes.

Besonderheiten: Hangflugregeln beachten.

Informationen: Tversted Turistbureau, www.tversted.dk

Camping: Skiveren Camping, www.skiveren.dk/

Aabo Camping Vandland, de.aabo-camping.dk/

Hamborg – Achtung Tiefflieger

Vom hohen Norden Dänemarks aus machen wir uns auf den Weg entlang der Nordwestküste Richtung Süden. Der Weg führt uns zu einem netten Fluggelände in der Nähe von Hanstholm. Eing_checked wird auf dem Campingplatz Hanstholm. Die schönsten und ruhigsten Plätze liegen im hinteren Teil des Campingplatzes nahe der Küste, wo sich auch die Startplätze für Modellflieger und Gleitschirme befinden. Man könnte quasi aus dem Camping-Wohnzimmer auf der Wiese am Ende des Campingplatzes starten. Allerdings ist dieser Platz den Modellfliegern vorbehalten. In Absprache kann auf dem Platz aber auch mit Gleitschirmen und Drachen gestartet werden. Der Hauptstartplatz für Gleitschirme und Drachen befindet sich 600 Meter weiter nordwestlich des Campingplatzes und ist über einen schmalen Fußweg entlang der bewachsenen Dünenkante zu erreichen. Die Länge der Soaringkante beschränkt sich hier auf etwa 4 Kilometer. Daher kann es bei hohem Pilotenaufkommen an der kurzen Hangkante schon mal eng werden. In diesem Gelände ist es deshalb besonders wichtig, dass sich alle Piloten an die Hangflugregeln halten.



GELÄNDEBESCHREIBUNG HAMBORG

Ort: DK-7730 Hanstholm
Eignung: GS + HG,
Charakter: einfach - mittel
Anfahrt: Autobahn E45 bis Hobro. Dann Bundesstraße 29 bis Hanstholm.
Start: 1. Startplatz: Nord-Nordost, GS + HG, NN 32 m, N 57°06'56.75" E 8°39'35.11"
 Wiesenstartplatz auf der Düne zwischen Hamborg und dem Campingplatz Hanstholm.
 2. Startplatz: Nord-Nordost, GS/HG, NN 45 m, N 57°06'49.60" E 8°40'07.40"
 Wiesenstartplatz hinter dem Campingplatz Hanstholm Camping. Modellfliegerplatz. In Absprache Start mit Gleitschirmen und Drachen möglich.

Flug: Soaring an den bewachsenen Dünen.
Streckenfliegen: 4 Kilometer lange, nordöstlich ausgerichtete Dünenkante.
Landung: 1. Landeplatz: Hamborg, GS/HG, NN 7 m, N 57°07'03.36" E 8°39'22.71"
 Landeplatz neben dem Parkplatz am Strand. Landemöglichkeiten entlang des Strandabschnittes.
 2. Landeplatz: Toplandung im Bereich des Startplatzes möglich.
Besonderheiten: Oft viel Betrieb. Hangflugregeln beachten. Modellflugbetrieb im Bereich des Campingplatzes.
Informationen: Hanstholm Turistbureau, www.visitthy.dk
Camping: Hanstholm Camping, www.hanstholm-camping.dk

Klitmøller – „Cold Hawaii“

Herrscht in Hamborg mal kein Nord/Nordostwind, kann man bei Wind aus westlichen Richtungen zu weiteren Spots in der Nähe von Hanstholm ausweichen. Etwa 10 Kilometer südwestlich von Hanstholm ist der nächstgelegene, westlich ausgerichtete Soaringspot, das Gelände bei Klitmøller. Fährt man von Hanstholm auf der Küstenstraße 181 (Kystvejen) Richtung Klitmøller, zweigt vor dem Ortseingang von Klitmøller rechter Hand der Splittergrab Weg ab und führt zu einem Parkplatz in Strandnähe. Klitmøller, in Surferkreisen auch Cold Hawaii genannt, ist ein beliebter Ort bei Surfern. Wo Surfer sind, ist meist auch Wind. Hinter den Dünen am Strand finden sich zahlreiche Möglichkeiten zum Starten mit Gleitschirmen. Die Sanddünen vor Klitmøller bieten gute Soaringmöglichkeiten Richtung Hanstholm.



GELÄNDEBESCHREIBUNG KLITMØLLER

Ort: DK-7700 Klitmøller
Eignung: GS
Charakter: einfach - mittel
Anfahrt: E45 bis Hobro. Dann Bundesstraße 29 bis Hanstholm. Von Hanstholm auf der Küstenstraße 181 bis Klitmøller. Bei den ersten Häusern führt ein Weg zu einem Parkplatz am Strand.
Start: 1. Startplatz: Nordwest, GS, NN 10 m, N 57°03'01.23" E 8°30'39.54"
 Dünenstartplatz hinter dem Parkplatz vor den Dünen am Strand.
Flug: Dünensoaring.
Streckenfliegen: Bei guten Windbedingungen ca. 8 Kilometer

lange, nordwestlich ausgerichtete Dünenkante zwischen Klitmøller und Hanstholm möglich.
Landung: 1. Landeplatz: Klitmøller, GS, NN 1 m, N 57°03'02.84" E 8°30'36.74"
 Landeplatz am Strand. Landemöglichkeiten entlang des Strandabschnittes.
Besonderheiten: Hangflugregeln beachten.
Informationen: Hanstholm Turistbureau, www.visitthy.dk
Camping: Hanstholm Camping, s. Hamborg Klitmøller Camping & Motel, www.klitmollercamping.dk

FLYMASTER

NEU

SD series



www.flymaster.de

Unterstützt durch
Flymaster

FLYMASTER SIM



PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT
Ablinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

5

Lyngby – XC-Soaren



Fährt man von Klitmøller weitere 25 Kilometer auf der Straße 181, vorbei an Vangsa und Vorupør, zweigt vor Svankær der Lyngbyvej rechts Richtung Lyngby ab. Folgt man der Straße durch die kleine Häuseransammlung von Lyngby, gelangt man zu einem kleinen Parkplatz vor den Dünen. Geht man vom Parkplatz aus zu Fuß auf dem Lyngbyvej weiter, kommt man zu einem Hangabbruch oberhalb des Strandes. Das Plateau bietet Platz, um einen Schirm auszulegen. Geübte Piloten können von hier aus auch bei stärkeren Winden starten. Um zum Strand zu gelangen, hält man sich vom Parkplatz aus rechter Hand auf dem Fußweg/Trampelpfad und gelangt durch die Dünen hinunter zum Strand. Hier kann, besonders bei stärkerem Wind, vom Strand aus gestartet werden. Lyngby gilt als XC-Soaringspot. Strecken von über 50 Kilometern sind von hier aus schon geflogen worden. Das Gelände eignet sich, wie die meisten anderen Fluggelände aber auch zu kleinen, kurzen Flügen, oder zum Üben von Starts und Landungen bei Starkwind. Der Strand ist breit genug für Groundhandling-Übungen.

GELÄNDEBESCHREIBUNG LYNGBY

Ort: DK-7755 Lyngby

Eignung: GS/HG

Charakter: einfach - mittel

Anfahrt: Von Klitmøller ca. 25 Km der Straße 181 Richtung Süden, vorbei an Vangsa und Vorupør folgen.

Vor Svankær zweigt der Lyngbyvej rechts Richtung Lyngby ab. Dann der Straße entlang durch die kleine Häuseransammlung von Lyngby bis zu dem kleinen Parkplatz vor den Dünen.

Start: 1. Startplatz: West-Nordwest, GS/HG, NN 11 m, N 56°52'43.29" E 8°17'28.02"

Dünenstartplatz an einem Dünenabbruch an der Küste hinter der kleinen Ortschaft Lyngby.

Alternativ am Strand bzw. den Dünen.

Flug: Bei ausreichender Windstärke Dünensoching.

Streckenfliegen: Gesamter Küstenstreifen zwischen Vorupør im Norden und dem Leuchtturm von Lodbjerg im Süden möglich. Das Gebiet eignet sich für lange Soaring-Streckenflüge.

Landung:

1. Landeplatz: Lyngby, GS/HG, NN 11 m, N 56°52'43.29" E 8°17'25.76"

Landeplatz am Strand. Landemöglichkeiten entlang des Strandabschnittes.

2. Landeplatz: Toplandung im Bereich des Startplatzes möglich.

Besonderheiten: Hangflugregeln beachten. Bei guten Bedingungen oft viel los.

Informationen: Thy Turistbureau/Vorupør Museum, www.visitthy.dk

Camping: Strandgaardens Camping, www.strandgaardenscamping.dk, Hansthølm Camping s. Hamborg, Klitmøller Camping & Motel, s. Klitmøller

Wer nach seinem Urlaub im Nordwesten Dänemarks auf dem Rückweg in die südliche Heimat etwas Zeit übrig hat, kann entlang der Westküste noch die ein oder andere Flugmöglichkeit an den Dünen finden, oder bei einem Abstecher, beispielsweise auf die Insel Rømø, weitere landschaftlich eindrucksvolle Gegenden Dänemarks erkunden.





Toftum Bjerge – Abstecher ins Landesinnere

Doch nicht nur an der Küste finden sich Erhebungen, die in Dänemark zum Fliegen einladen. Wer einen kleinen Abstecher ins Landesinnere wagt, findet beispielsweise bei Toftum Bjerge einen etwa 3 Kilometer langen, fjordähnlichen Strandabschnitt, der ebenfalls hervorragende Soaringmöglichkeiten bietet. Vom Toftum Mountains Camping ist es nicht weit bis zum Startplatz, der in einer herrlichen Hügellandschaft gelegen ist.

GELÄNDEBESCHREIBUNG TOFTUM BJERGE

Ort: DK-7600 Struer/Toftum

Eignung: GS

Charakter: einfach - mittel

Anfahrt: Von Hanstholm auf der Landstraße 26 über Thisted und Koldby, weiter auf der Landstraße 11 über Ydby, Jestrup und die Oddesund Brücke. Etwa 4,5 Kilometer hinter der Brücke zweigt rechts die Straße 565 ab und führt über Humlum nach Toftum Bjerge.

In Toftum Bjerge gelangt man über den Solbjergvej, vorbei am Campingplatz, zum Wiesenstartplatz hinter einem Parkplatz in der Ortsmitte von Toftum Bjerge.

Start: 1. Startplatz: Nordwest, GS, NN 32 m, N 56°32'43.19" E 8°31'56.96"

Parkplatz in der Ortsmitte von Toftum Bjerge.

2. Startplatz: Nordwest, GS, NN 8 m, N 56°33'41.75" E 8°33'17.07"

Alternativ Start am Strand bzw. den Dünen.

Flug: Soaring an den Hügeln möglich.

Landung: 1. Landeplatz: Toftum, GS, NN 5 m, N 56°32'49.06" E 8°31'59.58"

Landeplatz am Strand. Landemöglichkeiten entlang des Strandabschnittes. Toplandung im Bereich des Startplatzes möglich.

Besonderheiten: Hangflugregeln beachten.

Bei guten Bedingungen ist viel los.

Informationen: Tourist Information, www.visitnordvestjylland.dk

Camping: Toftum Bjerge Camping, www.toftum-bjerge.dk/de/

Anzeige



• Tarp • Schnellpacksack

*Einer für alle -
alles mit einem!*

chameleon-bag.com

• Leichtgewicht mit 330g



• Zellenpacksack • UV-Schutz

Bovbjerg – Einladung zum Café

Zurück zur Küste führt der Weg über Lemvig nach Ferring und zum Leuchtturm von Bovbjerg. Der Leuchtturm wurde 1877 erbaut. Durch seine rote Farbe fällt er schon von weitem ins Auge. Heute ist der Leuchtturm mit seinem Café und einigen Ausstellungsräumen beliebtes Ausflugsziel. Davor liegt der kleine Ort Ferring der mit seinem breiten Strand im Sommer zum Baden einlädt. Hinter dem Mini-Museum von Ferring und vor dem Leuchtturm von Bovbjerg befinden sich zwei Startplätze auf den Dünen.



GELÄNDEBESCHREIBUNG BOVBJERG

Ort: DK-7620 Lemvig/Ferring

Eignung: GS/HG

Charakter: einfach - mittel

Anfahrt: Von Toftum Bjerge auf der Landstraße 565 über Lemvig und anschließend auf der Landstraße 181 nach Ferring.

Start: 1. Startplatz: West, GS/HG, NN 11 m, N 56°31'27.50" E 8°07'04.44"

Parkmöglichkeiten am Museum. Der Startplatz liegt an der Hangkante einige Meter südlich.

2. Startplatz: West, GS/HG, NN 24 m, N 56°30'46.80" E 8°07'04.18"
Am Hang vor dem Leuchtturm.

Flug: Mehrere Kilometer entlang der Küste.

Landung: 1. Landeplatz: Ferring, GS, NN 5 m, N 56°32'49.06" E 8°31'59.58"

Landeplatz am Strand. Landemöglichkeiten entlang des Strandabschnittes.

2. Landeplatz: Toplandung im Bereich des Startplatzes möglich.

Besonderheiten: Hangflugregeln beachten. Bei guten Bedingungen viel los.

Informationen: Tourist Information, www.visitnordvestjylland.dk

Camping: Bovbjerg Camping, www.bovbjergcamping.dk/

TIPPS

• Es wird bei stärkeren Winden als in den Bergen gestartet, geflogen und gelandet. Das erfordert ein Grundmaß an Schirmbeherrschung und Übung.

- Bevor ihr (am Strand) startet, geht nach oben auf die Düne. Dort könnt ihr den Wind und die Windstärke/-richtung besser einschätzen. In der Höhe kann der Wind wesentlich stärker sein als am Strand.
- Sehr erfahrene Piloten können teilweise auch bei stärkeren Winden fliegen. Schüler, unerfahrenere und wenig geübte Piloten sollten nie bei Windstärken über 7 m/s bzw. 26 km/h (gemessen auf der Düne) fliegen.
- Immer mit eingehängtem Beschleuniger fliegen.
- Beachtet naturschutzfachliche Auflagen und Regeln.



Weitere Fluggelände:

DHV-Fluggeländedatenbank
<https://www.dhv.de/db3/gelaende/>
oder
Fluggebiete Europa (s. DHV-Shop)
ISBN 978-3981837421
(www.cloudbase-media.de)

Allgemeine Informationen zu Dänemark

Region Nordjütland + Westjütland

Informationen Dänemarks offizielle Tourismuszentrale

Tel: +49 (0)1805-326463 (gebührenpflichtig)

www.visitdenmark.com/denmark/tourist-frontpage, dk-forum.de, denmark.dk/

Verband Dansk Hanggliding og Paragliding Union, www.dhpu.org/

Ansprechpartner Paragliding Nordjütland, www.pgnord.dk

Versicherung IPPI-Card + Versicherungsnachweis.

Eine Auslandsrankenversicherung ist sinnvoll und nicht teuer.

Notruf 112

Einkaufen Supermärkte haben meist 7 Tage geöffnet (zumindest im Sommer).

Wetter www.danmark-vejret.dk, www.dmi.dk/vejret, www.vejrcentral.dk

Wetterstation/Webcam www.nordjylland.de/infos/webcams/

www.westjuetland.info/webcams.htm, waves4you.com/

www.danforum.de/webcams_daenemark.html

Wind de.windfinder.com

Gebühren keine Start-/Landegebühren

Ansprechpartner/Betreuung Diverse Flugschulen bieten organisierte Reisen in die Region an (s. Travel & Training: www.dhv.de/db3/travel/).

Unterkunft www.visitdenmark.de/de/daenemark/unterkuenfte/unterkuenfte-uebernachtungen-in-daenemark

Camping DK-CAMP, www.dk-camp.dk, www.daanischecampingplaetze.de/
Campingplätze s. auch Fluggebiete

Literatur Fluggebiete Europa (s. DHV-Shop) ISBN 978-3981837421

Reisezeit Fliegen ist in den meisten Geländen das ganze Jahr über möglich.

Die besten Flugbedingungen und Freizeitmöglichkeiten bieten sich ab dem späten Frühjahr (Ende April) bis in den Herbst (Oktober) hinein.

Freizeit Fliegen, Schwimmen, Reiten, Minigolf, Wandern, Fahrradfahren,

Erlebnisparks, Golf, Surfen, Wassersport

Währung Dänische Krone

Anmerkung:

In dem beschriebenen Fluggelände können sich jederzeit Start- und Landeplätze ändern. Beachtet bitte vorhandene Infotafeln und nutzt die Informationen der einheimischen Piloten. Besondere Wind- und Wettersituationen/-phänomene können auch in vermeintlich einfachen Fluggeländen zu anspruchsvollen Flugsituationen führen. ▢



Punk EN-B

Time for Change

www.flybgd.com/de



Rise 3 - Accelerated Adventures

LTF/EN-B



airdesign.at

#weloveparagliding



#funmachine

Alle DHV-Mitglieder sind herzlich eingeladen!

DHV Regional - für

**Aktuelle Fach- und Videobeiträge,
Diskussion regionaler Themen und Wahl
der Delegierten zur DHV-Jahrestagung**

Flugtechnik

Tipps für Einsteiger und Fortgeschrittene von **Jennifer Söder** und **Ferdinand Vogel**.

Jennifer Söder hat als erfahrene Fluglehrerin vor allem die Einsteiger im Fokus. Von Siegen im World Cup bis zum ersten Platz im Bordairrace reicht Ferdinand Vogels Liste der Erfolge. Fortgeschrittene werden von seinem Wissen profitieren.



Szene Videos

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



Gelände | Flugbetrieb

Podiumsdiskussion zu aktuellen Themen aus der jeweiligen Region, moderiert von **Björn Klaassen**

jeden was

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 DHV und DHV-Versammlungen). Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Bitte den DHV Mitgliedsausweis mitbringen.

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2017 (veröffentlicht im DHV Info 209)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 17. November 2018
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV Kommission
7. Sonstige Anträge

Tagungsbeginn 13:30 Uhr

Stimmkartenausgabe von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr

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

Termine und Orte

Regionalversammlung Ost

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

► **7. Oktober 2018**

Obermühle Görlitz, An der Obermühle 5,
02826 Görlitz

Ausrichter: Leichtflieger Oberlausitz e.V.

ca. 15 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Mitte

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

► **13. Oktober 2018**

13. Oktober 2018

Kulturhalle Neukirchen-Vluyn, Von-der-Leyen-Platz 1,
47506 Neukirchen-Vluyn

Ausrichter: Gleitzeit e.V.

ca. 52 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Nord

(Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

► **14. Oktober 2018**

Hochschule Bremen, Zentrum für Medien- und
Informationstechnologie, Raum 409, Flughafenallee 10,
28199 Bremen

Ausrichter: GSC Weser und DFC Weser e.V.

ca. 13 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Südost

(Bayern)

► **20. Oktober 2018**

Gasthof Lindenvirt, Hauptstraße 43,
85095 Denkendorf

Ausrichter: Drachenfliegerclub Ingolstadt

ca. 61 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Südwest

(Baden-Württemberg)

► **21. Oktober 2018**

Mehrzweckhalle Oberacker, Burgberg 1,
76703 Kraichtal (Ortsteil Oberacker)

Ausrichter: Gleitschirmclub Kraichtal e.V.

ca. 48 Delegierte zu wählen

**Beginn
13:30 Uhr**



DHV-Jahrestagung 2018

Für Delegierte

Samstag, 17. November 2018
Beginn: 13:00 Uhr

Alpenfestsaal, Schützenstraße 3, 83661 Lenggries

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2017 (veröffentlicht im DHV-Info 209)
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 2019

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.



© MARKUS HAMMEL

© SEBASTIAN RIEDEL

Für alle Mitglieder

XC-Sportleritag

Sonntag, 18. November 2018

Beginn: 10:00 Uhr

Alpenfestsaal, Schützenstraße 3, 83661 Lenggries

Großer **DHV** **XC** Event

mit Siegerehrungen
Erstklassige Filmbeiträge und Vorträge

Bitte hier abtrennen

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

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

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

Saisonstart in Hartenstein

Text: Björn Klaassen und Regina Glas

Fotos: Olaf Hein, Björn Klaassen, Eberhard Dengler



Im Uhrzeigersinn: Weltmeister Tim Grabowski bei Flugvorführungen.
Stefan Bocks (Boxi) fliegt sich warm für seinen Himalaya-Vortrag.
Drachen-Schnupperkurs – betreut von den DHV-Fluglehrern.
Gleitschirm- und Drachepiloten kamen auf ihre Kosten.



↑ DHV-Geschäftsführer Robin Frieß im Interview mit DHV-TV



Videoclip Hartenstein:
<https://www.dhv.de/medien/archiv/artikel-archiv/events/dhv-season-opening-ein-erfolg/>

Rund 500 Piloten kamen zum DHV Season Opening nach Hartenstein ins Erzgebirge. Bei strahlendem Sonnenschein eröffneten der DHV Vorsitzende Charlie Jöst und Jan Lozek vom Drachenfliegerclub Sachsen den Start in die neue Saison. Bei anfangs stärkerem Wind zeigten Ausbildungsvorstand Peter Cröniger und Geschäftsführer Robin Frieß Tricks und Tipps für das Groundhandling am Übungshang. Ruckzuck füllte sich der Himmel über Hartenstein. Bei optimalem Wetter kreisten Drachen und Gleitschirme bis in den Abend über dem Gelände.

Das letztjährig ausgefallene Hanggliding Meeting war Teil des DHV-Season Openings. Die DHV-Drachenflugbeauftragte Regina Glas schaffte es, die gesamte Drachenherstellerszene nach Hartenstein zu holen. Dabei waren A.I.R., AEROS, Acroprojekt, Butek, Charly-Finsterwalder, Condor, ICARO, Naviter, Skyline, Skypoint, Skyway, WillsWing und Woody Valley. Der Dragonfly vom Alten Lager schleppte an beiden Tagen von früh bis spät die Drachenflieger nach oben. Drachenfluginteressierte Fußgänger und Gleitschirmflieger besuchten die Schnupperkurse mit den DHV-Fluglehrern Ines Ziessau, Martin Ackermann, Olaf Barthodzie, Karl-Heinz Sylla und den Weltmeistern Tim Grabowski und Alex Ploner. Für Drachenpiloten gab es ein Start- und Landetraining und jede Menge Infos von Andreas Schmidtler und DHV-Testpilot Alex Ploner, um den eigenen Drachen in Schuss zu halten. Es gab sogar Promi-Alarm: Der bekannte Skispringer Richard Freitag war mit seinen Eltern zu Besuch. Drachenfliegen hat sie sichtlich beeindruckt und ein Tandemflug war obligatorisch.

Sehr interessant waren auch die in Hartenstein vorgeführten Winden. Selbst die Firma Parawinch scheute nicht den langen Weg von Litauen bis nach Sachsen, um den Abrollwindenschlepp zu demonstrieren. E-Windhersteller waren ebenfalls vor Ort. >





↑ DHV-Windenschleppexperte Andreas Schöpke an der E-Winde, mit dabei von links: Siegfried W.-Grunwald (Hersteller Multiwinde) und Sebastian Dollinger (Flugschule Norddeutschland)

Jeder Pilot konnte sich anschließend selbst ans Seil hängen.

Am Samstagnachmittag gab es erstklassige Vorträge. Andreas Kirschstein von der DHV-Jugend erklärte das Fliegen mit dem Smartphone. Markus Kaup erläuterte anschaulich Thermikfliegen im Flachland, so findet beim nächsten Flug garantiert jeder Pilot seinen Bart. Martin Serner berichtete von seinem Mega-Flug von Cottbus bis an die Ostsee, Jörg Reimann zeigte per Video und Bild die tollen Startplätze im Erzgebirge und Björn Klaassen erläuterte alles zum Thema Lufträume 2018. Höhepunkt am Samstagabend war der packende Bericht von Stefan Bocks. In 5 Wochen durchquerte Boxi zusammen mit Basti Huber im Biwak & Fly-Modus den Himalaya. Die großartige Multivisionsshow entführte die Besucher im Hangar von Hartenstein nach Nepal. ▽



↑ Briefing mit Jan Cozek (Vorstand des 1. DFC Sachsen)



↑ DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger demonstriert perfektes Groundhandling



↑ Letzter Schlepp vor Sonnenuntergang



↑ Drachenflugweltmeister Alex Ploner, Skisprungstar Richard Freitag, DHV-Drachenflugexpertin Regina Glas, Fluglehrer Olaf Barthodzie und DHV-Vorsitzender Charlie Jöst

GOLDENS



Dein zuverlässiger Partner in jeder Situation



GLIDER REPAIR
FREE OF CHARGE



Standard colour combinations



www.supair-gradient.de

www.gradient.cz

BODYGUARD 7 / (Raqoon)	55 (XS)	60 (S)	80 (M)	85 (ML)	100 (L)	120 (XL)/ Tandem
Empfohlenes Startgewicht [kg]	55-70	60-85	80-95	85-105	100-120	120-140
Zugelassenes Startgewicht [kg]	55-80	60-95	80-110	85-115	100-130	120-150
Motor Startgewicht (BG7/LTF 23/05)	-	90-108	108-130	117-140	125-150	-
Fläche ausgelegt [m ²]	23	25,5	28,5	30	31,5	35
Fläche projiziert [m ²]	19,119	21,197	23,691	24,938	26,184	29,51
Spannweite ausgelegt [m]	10,724	11,292	11,937	12,247	12,55	13,323
Spannweite projiziert [m]	8,273	8,711	9,209	9,449	9,682	10,278
Streckung ausgelegt	5	5	5	5	5	5
Streckung projiziert	3,58	3,58	3,58	3,58	3,58	3,58
Flügeltiefe: Mitte / Stabilo [m]	2,550 / 0,721	2,686 / 0,769	2,849 m / 0,805	2,913 m / 0,823	3,008 / 0,850	3,186 / 0,901
V-Trim [km/h]	~ 37-39	~ 37-39	~ 37-39	~ 37-39	~ 37-39	~ 37-39
V-Max [km/h]	52 +	52 +	52 +	52 +	52 +	52 +
Abstand Tragegurt-Kappe [m]	6,649	7,001	7,401	7,593	7,781	8,26
Zellenanzahl	36	36	36	36	36	36
BODYGUARD 7 Kappengewicht [kg]	4,7	5,2	5,8	5,9	6,1	6,8
Raqoon Kappengewicht [kg]	3,45	3,75	3,95	4,25	4,55	4,85
Gesamtleinenlänge [m]	243	256	269	279	286	304
Leinendurchmesser [mm]	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0	0,95 / 1,2 / 1,65 1,8 / 2,0			
Zulassung	EN-A /LTF-A	EN-A /LTF-A	EN-A /LTF-A	EN-A /LTF-A	EN-A /LTF-A	EN-A /LTF-A
Angewandte Testverfahren (BG7)	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2006	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2007	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2008	LTF 91/09 & EN926-2 - EN 926-1 - IA 013,014	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2009	LTF 91/09 & EN 926-1:2006, 926-2:2010
Faltleinen für Testflüge benutzt (BG7)	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein

Schirmfarben



Bodyguard 7 C1



Bodyguard 7 C2



Bodyguard 7 C3



Raqoon C1



Raqoon C2

Händleranfragen erwünscht • Irrtum und Änderung vorbehalten • Abb. ähnlich • PAPILLON-PARAGLIDERS.COM

PAPILLON PARAGLIDERS

Wasserkuppe 46 | 36129 Gersfeld | Deutschland

Hotline: +49 (6654) 91 90 55

www.papillon-paragliders.com

Safety-Class Testbericht:

www.papillon-paragliders.com/bg7-sc

Produktinformation:

www.papillon-paragliders.com/bodyguard-7

Papillon
BODYGUARD 7



Bestes Verhältnis von Leistung und Sicherheit*

*Leistung: Gleitwinkelvergleichsfliegen der Papillon Flugschulen; Sicherheit: Safety-Class-Testverfahren des DHV

Im Angesicht der *Drei Zinnen*

Direkt gegenüber von den Drei Zinnen liegt die im Vergleich relativ unscheinbare Schusterplatte (2.957 m). Ein Glücksfall für ParaAlpinisten, denn sie bietet einen guten Startplatz.

Text und Fotos: Sepp Schwitzer

D

ie Dolomiten zählen zu den schönsten Gebirgsgruppen dieser Erde. Ihre Entstehungsgeschichte begann vor 30 Mio. Jahren, als sich der Meeresboden auffaltete. Heute sind sie gezeichnet von Verfall und Erosion.

Während das etwa 16.000 km² große Kalksteingebirge ein Eldorado für Kletterer und Skitourengeher ist, ist es für ParaAlpinisten nur eingeschränkt nutzbar. Der Grund dafür sind die meist recht steinigen, schroffen

Startplätze, die ein Abheben extrem erschweren oder unmöglich machen. Das eine oder andere Plätzchen gibt es aber doch, um gefahrlos in die Luft zu kommen.

Die 2.957 Meter hohe Schusterplatte, die bei der umliegenden Prominenz wie Dreischusterspitze, Einserkofel, Haunold, Paternkofel und nicht zuletzt den weltbekannten Drei Zinnen schon fast in die Bedeutungslosigkeit verschwindet, bietet dem ParaAlpinisten einen recht guten Startplatz direkt am Gipfel.

Aufstiegsmöglichkeiten

Für ParaAlpinisten gibt es zwei interessante Aufstiegsmöglichkeiten. Zum einen von Sexten aus, dafür sind allerdings 1.500 Höhenmeter zu bewältigen. Die andere Möglichkeit ist, von der auf 2.320 Meter Höhe >



Bei guten Flugverhältnissen wird der Flug von der Schusterplatte ein traumhaft schönes Erlebnis. Aber auch der Aufstieg, wenn im letzten Drittel doch sehr anstrengend, wird jedem ParaAlpinisten in Erinnerung bleiben.





↑ Wer mit seinem Partner oder Partnerin das Erlebnis Schusterplatte teilen möchte, kann dies gerne tun. Der Startplatz in südwestliche Richtung ist durchaus für Tandemstarts geeignet.

liegenden Auronzohütte zu starten. Von hier aus sind es kumuliert etwa 850 Höhenmeter. Der Zeitbedarf liegt, normale Wegeverhältnisse vorausgesetzt, bei 2½ bis 3 Stunden. Doch zuerst muss man zur Auronzohütte kommen. Man kann mit dem eigenen Auto dorthin fahren. Die Maut ab Misurina kostet allerdings 25 Euro und wenn man das Auto mit einem Zweitwagen abholt, natürlich nochmal dasselbe. Oder man fährt mit dem Bus von Toblach aus zur Hütte. Der erste Linienbus fährt allerdings erst nach 8:00 Uhr in Toblach los und kommt kurz vor 9:00 an der Auronzohütte an. Nach 3 Stunden Gehzeit (Pausen nicht mit eingerechnet) ist man um 12:00, bei einer halben Stunde Pause um 12:30 am Gipfel und um 13:00 startfertig. Das kann an thermisch guten Tagen schon reichlich spät sein. Die dritte Möglichkeit, man nimmt sich ein Taxi. Dieses kostet von Toblach aus ca. 60-70 Euro. Ist man zu dritt oder mehr, wird die Sache schon erschwinglich. Sollte man nicht fliegen können, kann man mit dem Bus wieder kostengünstig zurück nach Toblach

fahren. Der zeitliche Vorteil macht sich in jedem Fall bezahlt. Kein Druck beim Aufstieg und am Gipfel kann man das herrliche Panorama genießen.

Startpunkt Auronzohütte

Der Aufstieg von der Auronzohütte zur Schusterplatte ist sehr abwechslungsreich. Man befindet sich hier auf der Südseite der Drei Zinnen. Das erste Stück bis zur Lavaredohütte geht leicht bergab. Zusammen mit meist vielen anderen Wanderern muss man sich den breiten Weg teilen. Kurz vor der Lavaredohütte verlässt man den breiten Wanderweg und geht links eine Abkürzung, teilweise steil ansteigend, zum Paternsattel. Von hier aus kann man bereits die senkrechten Nordwände der Zinnen und die Dreizinnenhütte sehen. Vom Paternsattel geht es wieder leicht bergab, das letzte Stück in einigen Serpentina bergauf bis zur Hütte. Viel Höhe hat man bis hierher nicht gemacht. Die Dreizinnenhütte liegt auf 2.405 m msl. Die Hütte ist 2018 vom 30. Juni bis zum 30. September geöffnet. Eine kurze Pause ist schon alleine wegen des schönen >

→ Der Flug durch das Innerfeldtal zieht sich ganz ordentlich in die Länge. Mit dem Normalschirm oder einem modernen Bergsteigerschirm ist das auch kein Problem, zumal die Ostseite des Haunold ein wenig trägt. Mit Speedglidern oder Einseglern kann es knapp werden.

Ausblicks auf die Nordseite der Drei Zinnen lohnenswert. Von der Hütte geht es abermals leicht bergab. Nach wenigen Metern zweigt ein etwas unauffälliger Steig links in Richtung Innichriedl ab. Am Innichriedl weist zum ersten Mal ein Schild die Schusterplatte aus. Vorbei an Schützengräben des ersten Weltkriegs geht der Steig in Richtung Ost und wird auch etwas steiler. Über eine Grasfläche führt der schmale Weg zum Niederjoch. Hier nochmal ein kurzer Abstieg, der etwas Trittsicherheit erfordert und man befindet sich im Innichbachergraben. Dieser kurze Abstieg war der letzte, nun geht es, nachdem man den Karkessel gequert hat, nur noch steil bergauf. Über einen Steig in schottrigem Gelände erreicht man ein sehr steiles Felsband. Bei leichter Kletterei im 1. Schwierigkeitsgrad muss man schon mal die Hände zum Festhalten zu Hilfe nehmen. Trittsicherheit und Schwindelfreiheit ist absolute Voraussetzung für dieses Teilstück. Markierungen gibt es keine, gelegentlich zeigt ein kleines Steinmännchen den Weg. Nach dem etwa 100 Höhenmeter hohen Felsband erreicht man den oberen Karkessel. Auf etwa 2.700 m msl trennen sich die Wege. Rechts geht's zum Innichriedlknoten und links zur Schusterplatte. Das Steiglein führt über einige Serpentin in eine recht brüchige Rinne. Kurz vor dem Ende der Rinne verlässt man diese nach links. Hier geht's wieder in leichter Kletterei steil nach oben. Nach dem Ende dieses felsigen Stückes findet man wieder einen Steig in dem flacher werdenden Gelände. Auf einer Felsschulter mit bereits gutem Ausblick auf die umliegenden Gipfel kann man den Gipfel der Schuster-



Schusterplatte

Land	IT, Südtirol, Sextner Dolomiten
Ausgangspunkt	Auronzohütte oder Fischleinbodenhütte hinter Sexten
Höhenmeter	850 oder 1.500
Stützpunkte	Dreizinnenhütte
Gehzeit	2½-3 Stunden von der Auronzohütte, ca. 4½ Stunden von Sexten
Startplatz	Einfacher Startplatz in Ri. SSW, sehr anspruchsvoll in Ri. NO
Landeplatz	Kein offizieller in Toblach, in Sexten offizieller LP neben der Helmbahn

platte schon erahnen. In weiteren 10-15 Minuten hat man ihn auch erreicht.

Alternativer Aufstieg

Die Anfahrt zum Ausgangspunkt Fischleinbodenhütte geht über das Sextener Tal bis nach Moos. Dort rechts abzweigen ins Fischleintal bis zum letzten Parkplatz Fischleinbodenhütte auf 1.454 m msl. Danach zu Fuß weiter auf dem Weg Nr. 102. An der Abzweigung zur Zigmondyhütte rechts halten ins Altensteinertal. Über eine etwas steilere Talstufe führt der schöne Wanderweg zur

Bödenalpe. An der Bödenalpe nicht links zur Dreizinnenhütte, sondern rechts haltend zur Senke des Innichriedl. Hier trifft man auf den oben beschriebenen Weg, der von der Dreizinnenhütte kommt. Der Höhenunterschied bis zum Gipfel beträgt gut 1.500 m, die Gehzeit ca. 4½ Stunden.

Startmöglichkeiten

Die Schusterplatte hat keinen ausgeprägten Gipfel, daher wohl auch der Name „Schusterplatte“. Trotz einiger Nachbarn, die höher sind als das Gipfelplateau der Schusterplatte, ist sie ein hervorragender Aussichtsblick. Ein ganz besonderer optischer Leckerbissen sind die im Süden liegenden Nordwände der Drei Zinnen. Gerne möchte man hier stundenlang sitzen und die gigantische Bergwelt der umliegenden Dolomitengipfel genießen. Die optimale Windrichtung an der Schusterplatte ist SSW. Der Startplatz ist ausreichend



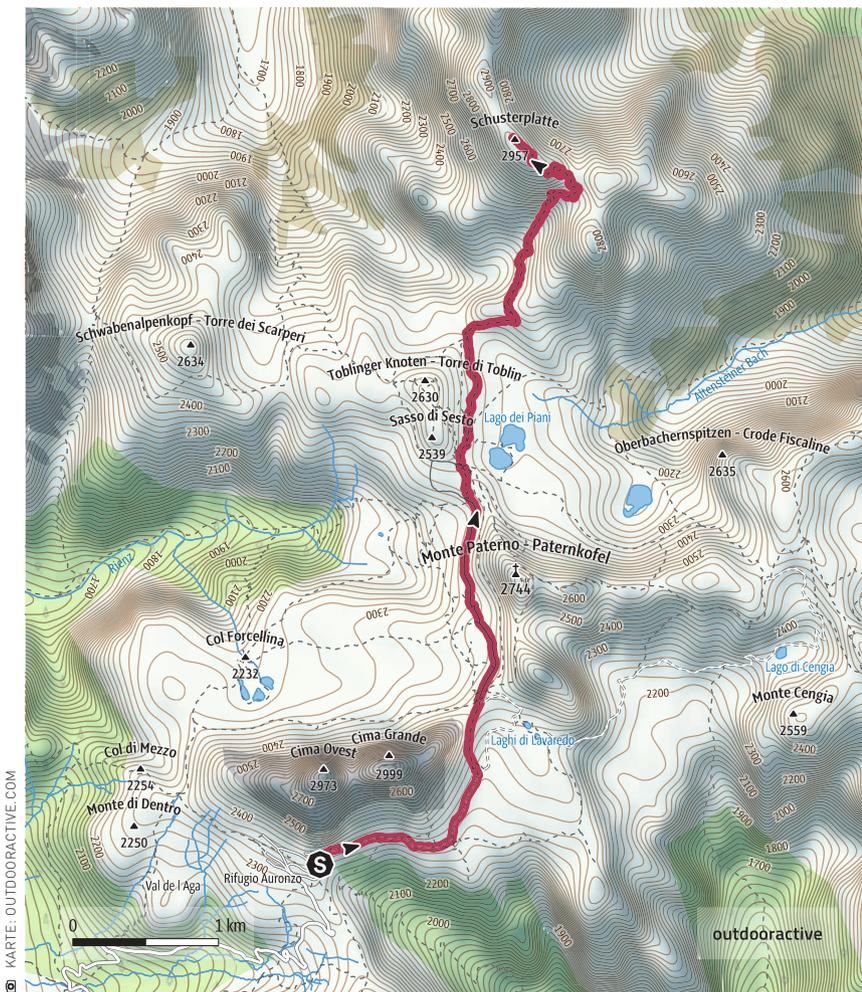
Der Weg auf die Schusterplatte ist als T6 (schwieriges Alpinwandern) nach der SAC Wanderskala eingestuft.

https://de.wikipedia.org/wiki/SAC-Wanderskala#Aufbau_der_neuen_Skala



Bitte beachten!

Hike + 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 unbekanntem 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. Außerdem muss der Pilot vorher abklären, ob Start-, und Landeplätze legal sind. Jedes Land, oft sogar jedes Bundesland/Kanton, hat andere gesetzliche Bestimmungen. Viele Flugschulen bieten auf www.dhv.de unter Travel&Training Hike + Fly-Reisen an. Der DHV empfiehlt Einsteigern in dieses faszinierende Abenteuer, die ersten Touren unter fachkundiger Anleitung zu unternehmen.



senkrechte Wand über. Perfekte Starttechnik ist für diesen Startplatz Voraussetzung.

Zusammengefasst

Die Schusterplatte ist eine ausgesprochen schöne ParaTour. Trotz der relativ wenigen Höhenmeter von der Auronzohütte aus sollte man die Tour nicht unterschätzen.

Neben einer soliden Ausdauer sind Trittsicherheit und Schwindelfreiheit Voraussetzung. Falls in der besagten Rinne noch Schnee liegt, können Pickel und Steigeisen durchaus von Vorteil sein. Das Fliegen in den Dolomiten ist nicht einfach. Mit einem frühen Startzeitpunkt noch vor Einsetzen starker Thermik kann man vielen Problemen aus dem Weg gehen. Wer keine Dolomitenenerfahrung hat, tut gut daran, sich erfahrenen ParaAlpinisten anzuschließen. ▽

lang und geht dann in eine senkrechte Wand über. Der Flug führt nach dem Start rechts durch das Innerfeldtal in Richtung Pustertal. Bei wenig überregionalem Wind kann der in Flugrichtung links liegende Haunold, bzw. das am NO-Grat liegende Haunoldköpfl angefliegen werden. Auf diese Ostseite scheint schon seit dem frühen Morgen die Sonne und sie ist thermisch recht zuverlässig. Hier noch ein bisschen Höhe tanken kann nicht schaden, der Weg bis nach Toblach ist weit. Kann man Toblach nicht erreichen, gibt es genügend Landemöglichkeiten im Pustertal. Man kann aber auch um die Dreischusterspitze rechts herum nach Sexten fliegen. Dort ist neben der Talstation der offizielle Landeplatz des Fluggebiets Helm zu finden. In Toblach gibt es einen Sportflugplatz. Wer nach oder in Richtung Toblach fliegt, muss unbedingt auf die Aktivitäten am Flugplatz achten. Bitte nicht im Areal des Flugplatzes landen. Infos zum Flugbetrieb gibt es unter

<http://www.aeroclubdobbiaco.it>

Ein alternativer Startplatz bei NO-Wind ist westlich des Gipfels zu finden. Dafür muss der Wind sowohl in der Stärke als auch von der Richtung 100%ig passen. Der Startplatz ist steil und geht nach ca. 30 Metern in eine

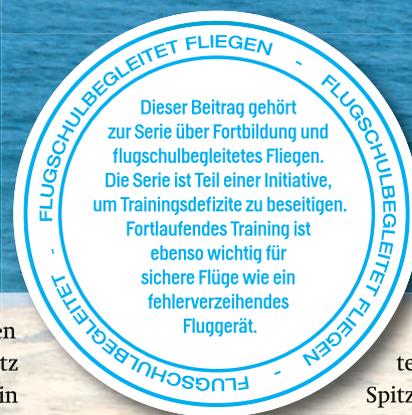


↑ Im Pustertal gibt es genügend Platz zum Landen. Absolut tabu ist allerdings der Sportflugplatz in Toblach und natürlich nicht gemähte Wiesen.

Tatsächlich Urlaub

Im November mit der Paragliding Academy nach Lanzarote. Kleine Gruppe, kurze Wege und vor allem: kein fliegerischer Stress. Wenn das Wetter in Deutschland so richtig fies wird, beginnt auf der Kanareninsel die Flugsaison.

Text und Fotos: Björn Henke



Das Eleganteste ist, hier unten aufzuziehen und sich den Hang bis zum Startplatz hochzuhandeln.“ Wir stehen am Strand in Orzola, am nordöstlichsten Zipfel von Lanzarote, und bekommen von Fluglehrer Hristo die erste Geländeeinweisung. Die Idee klingt einleuchtend. Die beiden hellen Flecken im Geröllhang, offenbar die Startplätze, sind nah und liegen nicht sehr hoch. Das Problem ist das besagte Geröll. Hochhandeln wäre natürlich ideal - wenn wir uns alle sicher wären, in einem durchzulaufen, ohne den Schirm abzulegen. Denn das kann hier niemand ernsthaft wollen.

Mit Rosette über der Schulter stapfen wir kurz danach den felsigen Abhang hoch. Der Untergrund ist noch garstiger und steiler als von unten vermutet. Großer Pluspunkt: allzu hoch muss hier niemand kraxeln. Hristo markiert mit viel neonfarbenem Nylon den vorgesehenen Flecken für den Start. Als wir dort sind, zeigt das Vario 41 Meter an. Zum Glück mangelt es hier selten an Wind. Aufziehen, ausdrehen, drei Achterschleifen, schon erreichen wir einen komfortablen Wohlfühlabstand von der bröseligen Mondlandschaft.

Der Lohn: Soaring, bis Arme und Schultern lahm werden. Faszinierend, wie zuverlässig der Aufwind hier trägt. Auch mit wenig Höhe trauen wir uns alle

bald bis zur letzten schroffen Spitze der Insel vorfliegen. Und selbst darüber hinaus. Carsten macht vor, was an diesem felsigen Spielplatz alles drin ist. Er ist schon zum vierten Mal hier. Und auch das geht: mit Kurs Nordost dem afrikanischen Festland entgegen. Immer gerade aufs Meer hinaus, bis wir unter und vor uns nur noch das tiefblaue Wasser sehen. Einmal umdrehen, schon sind wir wieder zurück am Hang. In diesem Gelände lernen wir Wind oberhalb der 20er-Marke wirklich zu schätzen.

Die oft wiederholten Warnhinweise sind absolut berechtigt: Vor der Entscheidung für eine Lanzarote-Reise brauchen Piloten vor allem eine gesunde Selbsteinschätzung. Nicht nur was die Fähigkeiten beim Rückwärts-Aufziehen angeht. Wer seinen Schirm am liebsten mit Samthandschuhen anfasst, für den ist dieser schroffe Lava-Brocken im Atlantik definitiv das falsche Revier. Ja, die Geschichten stimmen. Es gibt garstige Felslandschaften, selbst die wenigen Pflanzen sind knorrig und Gras gibt es hier höchstens auf Golfplätzen. Ich selbst weiß am ersten Tag am Lande(park)platz in Orzola kaum, wo ich meinen Schirm ablegen soll. Von richtigem Packen ganz zu schweigen. Für Orte wie diesen wurden Schnellpacksäcke erfunden. >



Ein Spielplatz in der Mondlandschaft. Im Fluggebiet Mala ist das Soaring-Erlebnis besonders unkompliziert. Wichtig zu wissen - überall auf Lanzarote: nicht im Schwarzen landen.



Am ersten Tag geht Fluglehrer Hristo noch einmal die wichtigsten Punkte beim Rückwärts-Aufziehen durch. Auf Lanzarote will wirklich niemand seinen Schirm öfter ablegen als nötig. Bei Ebbe ist der Strand von Orzola auch der beste Landeplatz.

Startplätze

Ich beschreibe hier nur die Startplätze/Gelände, an denen wir in dieser Woche mit der Paragliding Academy (www.paragliding-academy.com) geflogen sind oder die wir zumindest selbst besichtigt haben. Also: Kein Anspruch auf Vollständigkeit.



Orzola/EI Mirador - O/NO

Es ist ein Fluggebiet. Je nachdem, ob man oben oder unten starten will, macht die sprachliche Unterscheidung aber Sinn. Wenn die Windstärke passt, ist der Start von unten trotz des extrem steilen und rutschigen Geländes deutlich bequemer. Parken direkt an der Playa de Orzola (29°13'26.6" N 13°27'40.1" W). Die gut ausgebaute Straße endet an einem Parkplatz. Landen entweder mitten auf dem Parkplatz, oder - bei Ebbe - am Strand. Von hier aus kann man die beiden Startplätze (41 m und 71 m) als hellere Flecken am Hang erkennen. Wer oben starten möchte, muss seit November 2017 den Parkplatz des Aussichtspunktes „Mirador del Rio“ (29°12'50.3" N 13°28'52.0" W) nutzen. Die Durchfahrt in Richtung Startplatz (29°13'10.4" N 13°28'22.7" W) ist jetzt verboten. Fußweg ca. 500 Meter. Starthöhe 450 m. Startrichtung N/NO.



Mala - N/O

Das Gelände wird teils auch Arrieta genannt. Vermutlich, weil Drachen es mit ihrem Gleitwinkel meist bis zum Landeplatz (Bolzplatz) am Strand von Arrieta schaffen. Der Ort Mala liegt allerdings deutlich näher. Das Gelände: eine seichte Hügelkette in der Form einer Mondsichel. Startrichtungen N bis O, wobei der längere Teil des Hügels erst bei Ost richtig gut trägt. Start entweder direkt oben auf dem Plateau (29°06'38.8" N 13°28'37.5" W), oder etwas unterhalb. Zum Parkplatz (29°06'32.3" N 13°28'42.0" W) führt eine gut ausgebaute Straße. Von hier aus gehts zu Fuß weiter über die Mauer eines Staudamms. Alternativ am Landeplatz (29°06'46.0" N 13°28'16.7" W) parken und den Hügel hinauflaufen/handeln.



Strand von Arrieta - O/NO

Ein Multifunktions-Spot. Groundhandling am Bolzplatz direkt neben dem Parkplatz (29°07'40.4" N 13°27'53.7" W) oder Parawaiting-Programm im Wasser/an der Strandbar. Bei genug Wind taugt die Klippe am südlichen Ende des Strands auch zum Soaren. Für einen Piloten in der Luft ist das auf den paar Metern schon tricky genug. Ob der Luftraum einen zweiten Schirm verträgt, hängt extrem vom Wohlfühlabstand der Piloten ab. Der Weg bis zur Wasseroberfläche ist sehr kurz...



Famara-Ridge - W

Für die meisten mit Sicherheit der Grund nach Lanzarote zu kommen. Bei Westwind ein absolut sensationeller Spot für lange und abwechslungsreiche Flüge - im Idealfall bis ganz zur Nordspitze von Lanzarote bei El Mirador. Der klassische Startplatz liegt am nördlichen Ende eines sehr großen Plateaus (29°04'50.3" N 13°33'25.7" W), 420 m über NN. Alternativ kann man sehr weit unten am Hang (29°04'49.8" N 13°42'50.7" W) aufziehen und sich so weit hochhandeln wie nötig. Gelandet wird normalerweise direkt an der Straße nach Famara (29°05'05.2" N 13°34'18.9" W).



← Hier findet ihr aktuelle Angebote der DHV-anerkannten Flugschulen.

Die majestätische Ridge von Famara, mehr als 20 Kilometer lang. Uns fehlte für dieses Erlebnis leider der Westwind. Gegenüber liegt die kleine Insel La Graciosa. Die Meerenge dazwischen heißt bei den Einheimischen schlicht Rio.



Der wahrscheinlich größte Pluspunkt: Der Standardspruch am ersten Tag jeder Flugreise „Ihr seid hier im Urlaub“ hat endlich einmal seine Berechtigung. Hier reist (hoffentlich) niemand in der Erwartung fliegerischer Heldentaten an. Streckenflüge sind auf Lanzarote vielleicht mit dem Drachen machbar, mit dem Gleitschirm aber nahezu unmöglich. Was hier angesagt ist: entspanntes Soaring an teils spektakulären Küsten. Starten, Fliegen und Landen so oft man will, zwischendurch Groundhandling am Strand. Oder auch direkt eine Abkühlung im Meer. Die Wege sind kurz und im Zweifel ist der nächste Strand nie weit entfernt. Unter diesen Bedingungen entfallen auch endlose Planspiele am Frühstückstisch. Grob die Windrichtung checken und ab in den Bus. Entschieden wird sowieso erst am Startplatz.

In Mala müssen wir den ersten Versuch noch abblasen - fast 40 km/h Wind. Später am Nachmittag passt dann alles. Auch diese seichte Hügelkette im Inland entpuppt sich als wahrer Spielplatz. Carsten weiß nach einer bunten Mischung aus Groundhandling, Starts und (Top-)Landungen am Ende des Tages kaum noch, wie oft er in der Luft war. Auch Thilo und Sascha erkunden sämtliche Landeoptionen am Hang und in der Ebene. Irgendwie sieht der Untergrund hier sowieso überall gleich aus. Tatsächlich gewöhnt man sich mit der Zeit eine gewisse Egal-

Haltung an. Ob ich jetzt an der einen grau-braunen Stelle lande oder an der anderen. Wen stört das schon? Wer aber mit offenen Augen auf der Insel unterwegs ist, dem wird schnell auffallen, wie wertvoll den Einwohnern die spärliche Vegetation ist. Überall sind halbrunde Mäuerchen angelegt, in deren Windschatten Pflanzen heranwachsen sollen. Bei dem allgegenwärtigen Wind würde die spärlich vorhandene Feuchtigkeit ansonsten wirkungslos verpuffen.

Und auch wenn hier meist keine Zäune und Tiere stehen. Was dem Alpenbauern satte, hoch bestandene Wiesen sind, das ist vor allem dem Weinbauern auf Lanzarote seine mit schwarzer Vulkanasche bestreute Scholle. Das sogenannte Lapilli (auch Picón genannt) nimmt in der Nacht Feuchtigkeit aus der Luft auf, die es tagsüber an die Pflanzen abgibt. Lapilli sieht aus wie ein grobkörniges Granulat und erlaubt den Pflanzen, ihre Wurzeln deutlich tiefer im Untergrund zu verankern. Es ist eine kostbare Ressource, die selbst auf einer Vulkaninsel nicht im Übermaß verfügbar ist und die tatsächlich nach einigen Jahren ausgetauscht werden muss. Fazit: Wer auf einem dieser schwarzen Felder landet, macht sich und seine Mitpiloten sehr unbeliebt.

Von offizieller Seite werden wir Flieger auf Lanzarote offenbar wohlwollend ignoriert. Zumindest bisher. Glaubt man den >

OASE
Flugschule

Finanzkauf

- **clever**
0% Jahreszins
(bei 30% Anzahlung)

- **flexibel**
variable Laufzeit
(6-24 Monatsraten)

- **attraktiv**
20% Sonderrabatt
(für vorzeitige Schlusszahlung)



Details zum Finanzkauf findet
ihr auf unserer Homepage.

Fon: +49 (0) 8326 - 380 36
www.oase-paragliding.com

Start auf dem Plateau im Fluggebiet Mala. In Blickrichtung: der Strand von Arrieta. Am südlichen Ende (rechts) lässt sich die kleine Soaringkante erahnen.



Startplätze



Tenesar - N

Auf der Anfahrt am besten nicht aus dem Fenster schauen! Die Reise geht durch eines der am wenigsten landbaren Gebiete dieses Planeten. Einmal angekommen, erklärt sich dieser Spot von selbst. Tenesar ist ein Gelände für reinen Nordwind. Lande- und Parkplatz: 29°04'49.8" N 13°42'50.9" W. Von hier aus ein paar Meter den Hang hoch - je nach Windstärke - und ab! Wenn's richtig stramm weht, kann man laut Hristo auch direkt zwischen Parkplatz und dem Ort (eine Handvoll Häuser) an der Steilklippe starten, Höhe machen und mit Rückenwind schnell an die eigentliche Ridge springen. Die Küstenlinie und auch die Hangkante machen direkt östlich vom Start eine Kurve nach Norden. Durch die Trichterform kann man hier sehr weit aufs Wasser hinausfliegen ohne Gefahr, nicht wieder zurückkommen. So zumindest berichten es Carsten und Hristo.



Macher - S/SO

In Macher, einige Kilometer landeinwärts vom Ort Puerto Calero, kann man sogar mal wieder an einen Vollkreis denken. Ja, es gibt tatsächlich Thermik auf Lanzarote! Gerüchten zufolge teils so viel und so bockig, dass die Locals hier in der Regel erst am Nachmittag auftauchen. Dann verwandelt sich der ausladende Startplatz (Klein-Baldo in staubig) auch schonmal in einen riesigen Groundhandling-Spielplatz. Direkt am Ende der ordentlich befahrbaren Schotterpiste (28°57'12.5" N 13°42'43.7" W) gibt's ausreichend Parkplätze. Bei S/SO-Wind und mit genügend Höhe kann man von hier aus an die Flanken der nordöstlich liegenden Vulkankegel springen. Wer's schafft, auf den wartet als Belohnung der Blick über den Nationalpark Timanfaya. Östlich davon erhebt sich hell, fast weiß der mächtige Kegel der Caldera Blanca aus der ansonsten tiefschwarzen Landschaft. Das Fliegen am eigentlichen Hang in Macher ist mal wieder selbsterklärend. Als Landeplatz eignet sich am besten eine karge Fläche vor dem Ort (28°56'41.8" N 13°42'24.5" W). Vorsicht allerdings mit der Hochspannungsleitung, die leider recht hoch ist und fast parallel zum Hang verläuft. Im Zweifel lieber nicht zu lange hoffen, sondern am Hang landen.



La Quemada - S/SO

Südwestlich von Macher liegt direkt an der Küste der kleine Ort La Quemada. Laut Carsten der perfekte Ausweichspot, falls Macher wegen zu viel Wind oder bockiger Thermik ausfällt. Gestartet wird auf dem vorgelagerten Buckel (28°54'23.8" N 13°44'14.5" W), dann biegt man direkt rechts ab und nutzt den Aufwind über dem FKK-Strand. Im unteren Bereich direkt über dem Strand sind die Felsen noch steil und geben einen guten Aufwind. Wer es nicht schafft, landet direkt am Wasser und muss wieder hochlaufen. Wer oben bleibt, lässt sich zurückversetzen an die lang gezogene Bergflanke. Hier ist das Gelände flacher und lädt zum Toplanden ein. Man kann auch entlang der Küste Richtung Süd-Westen fliegen. Hierbei muss man immer wieder kleine Talsprünge über die Sandbuchten machen. Hinweis von Hristo: „Den FKK-Strand bitte nur mit ausreichend Höhe überfliegen.“

Soo N-NO

Eine weitere eher kleinräumige, halbmondförmige Hügelkante für N/NO-Wind. Parken an der Straße gegenüber eines Viehstalls (29°05'40.2" N 13°37'55.1" W).



Eine der spektakulärsten Gleitschirm-Erfahrungen auf Lanzarote. Wenn der Seewind ansteht, kann man die Felspitze am nördlichsten Punkt der Insel voll ausfliegen. Wichtig: Immer wieder überprüfen, ob der Schirm noch Vorwärtsfahrt hat.

© CHRIS GEIST

einheimischen Piloten, interessieren sich die Umweltbehörden allerdings verstärkt für die Fliegerei rund um El Mirador. Das Fluggebiet an der Nordspitze der Insel liegt in einem Nationalpark, was bisher (Stand: November 2017) aber zu keinerlei Einschränkungen geführt hat. Wir selbst hatten hier eine Polizeistreife als Zuschauer am Landeplatz. Der Kontakt beschränkte sich auf freundliche Grüße und sehr interessierte Blicke. Für einen strenger Schutz des Gebiets spricht aber schon jetzt ein neu eingerichteter Parkplatz oben auf dem Plateau. Bisher konnte Hristo die Teilnehmer immer direkt bis an den oberen Startplatz bringen, von dem aus man an Tagen mit schwächerem Wind auf 450 Metern starten kann. Die Zufahrt ist jetzt ausdrücklich verboten, auch wir Flieger müssen den offiziellen Parkplatz (Koordinaten siehe Gebietsinfo im Kasten) nutzen und bis zum Startplatz gehen. Wer beim Fliegen Locals trifft, sollte sich vor dem Start im eigenen Interesse auf den aktuellen Stand bringen. Dasselbe gilt für das Thema Lufträume.

Carsten zumindest hat auf dieser Tour von seinem Vario bisher völlig unbekannte Luftraumwarnungen bekommen.

Endlose Flüge über dem Meer bei Orzola, die Touch-and-Go-Paradiese Mala und Macher und für die Unersättlichen, die zwei Wochen gebucht hatten, auch noch szenische Abenteuer an der Küste über La Quemada. Was das Ost-Spektrum hergibt, durften wir in unserer Zeit auf Lanzarote erleben. Das große fliegerische Highlight der Insel war uns aufgrund der Großwetterlage leider nicht vergönnt: ein Flug entlang der majestätischen Famara-Ridge. Bei Westwind kann man diese gigantische Klippe so weit in Richtung Norden abfliegen, bis man die Spitze am Mirador von der anderen Seite aus erreicht. Beim Erzählen am Startplatz haben Carsten und Hristo so ein verräterisches Funkeln in den Augen, das uns Lanzarote-Novizen nur noch neidischer macht.

Aber man braucht schließlich immer einen Grund zurückzukehren... ▽

Schnelle Hilfe bei Schäden am Schirm

Im nicht unwahrscheinlichen Fall von Schäden an Tuch oder Leinen hilft Jordi Font. Der sympathische Katalane hat sich mit seiner Gleitschirm-Klinik „Doctor Stitch“ im Nordosten der Insel niedergelassen. Calle Guatatiboa n18, La Villa de Teguisse, +34654813898

Anzeige



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

BauAir
An der Bretonenbrücke 8
83661 Lenggries
+49(0)8042/ 9740301

info@bauair-gleitschirmservice.de
www.bauair-gleitschirmservice.de

www.dhv.de



Buteo^{XC}

EN-C Performance
gepaart mit der
Sicherheit eines EN-B
Schirms.



Follow us   

icaro-paragliders.com/buteoxc



Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining



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

Nichts bringt dich gründlicher weg vom Alltag als dieses Soaren im butterweichen Aufwind vor großartiger Kulisse.

Die DHV Skyperformance Trainingsprofis sorgen dabei für kompetente Anleitung und Betreuung.
Genieße es, dein Wissen und Können täglich zu verbessern und das Fliegergefühl auf Trainingsreisen mit neuen Freunden hoch-leben zu lassen.

 Norddeutsche Gleitschirmschule 17192 Waren, Tel. 0157-77590482 www.norddeutsche-gleitschirmschule.de	 Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee 83246 Untervössen, Tel. 08641-7575 www.einfachfliegen.de
 AFS-Flugschule 34537 Bad Wildungen, Tel. 05621-9690150 www.afs-flugschule.de	 Freiraum 83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969 www.freiraum-info.de
 Hot Sport 35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345 www.hotssport.de	 Flugschule Adventure-Sports 83661 Lenggrries, Tel. 08042-9486 www.adventure-sports.de
 Papillon Paragliding - Wasserkuppe 36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548 www.papillon.aero	 Gleitschirmschule Tegernsee 83700 Reitrain, Tel. 08022-2556 www.gleitschirmschule-tegernsee.de
 Harzer Gleitschirmschule 38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415 www.harzergss.de	 Flugschule Mergenthaler 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9970 www.flugschule-mergenthaler.de
 Flatland Paragliding 40764 Langenfeld, Tel. 02173-977703 www.flatland-paragliding.de	 Flugschule Rohrmeier Miltz 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328 www.flugschule-rohrmeier.de
 Moselglider 54338 Schweich, Tel. 0179-7842871 mmueller@moselglider.de	 Paragliding Academy 87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015 www.paragliding-academy.com
 Flugschule Siegen 57080 Siegen, Tel. 0271-381503 www.flugschule-siegen.de	 OASE Flugschule Peter Geg 87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036 www.oase-paragliding.de
 Flugschule OpenAir 64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753 www.flugschule-openair.de	 1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer 87669 Rieden a. Forgensee, Tel. 08362-37038 www.gleitschirm-aktuell.de
 Planet Para 68165 Mannheim, Tel. 0621-9760-5756 www.planet-para.de	 Flugzentrum Bayerwald 93086 Wörth a.d. Donau, Tel. 09482-959525 www.Flugzentrum-Bayerwald.de
 Luftikus Eugens Flugschule 70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928 www.luftikus-flugschule.de	 Flugschule Grenzenlos A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868 www.fs-grenzenlos.com
 GlideZeit Flugschule Tübingen 72074 Tübingen, Tel. 07071-959944 www.glidezeit.de	 Flugschule Achensee A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134 www.gleitschirmschule-achensee.at
 Flugschule Göppingen 73344 Gruibingen, Tel. 07335-9233020 www.flugschule-goepingen.de	 Flugschule Bregenzerwald A-6870 Bezau, Tel. +43-5514-3177 www.gleitschirmschule.at
 Sky-Team Paragliding 76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365 www.sky-team.de	 Sky Club Austria A-8962 Gröbming, Tel. +43-3685-22333 www.skyclub-austria.com
 Drachen- & Gleitschirmschule Skytec 79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391 www.skytec.de	 Paragleitflugschule Airsthetik A-8970 Schladming, Tel. +43-660-8877440 www.airsthetik.at
 Gleitschirmschule Dreyeckland 79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140 www.gleitschirmschule-dreyeckland.de	 Flugschule Aufwind A-8972 Ramsau, Tel. +43-3687-81880 www.aufwind.at
 Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg 82031 Grünwald, Tel. 0172-4088444 www.lern-fliegen.de	 Gleitschirmschule Pappus F-68470 Felling, Tel. +33-38982-7187 www.gleitschirmschule-pappus.de
 Flugschule Chiemsee 83229 Aschau, Tel. 08052-9494 www.flugschue-chiemsee.de	

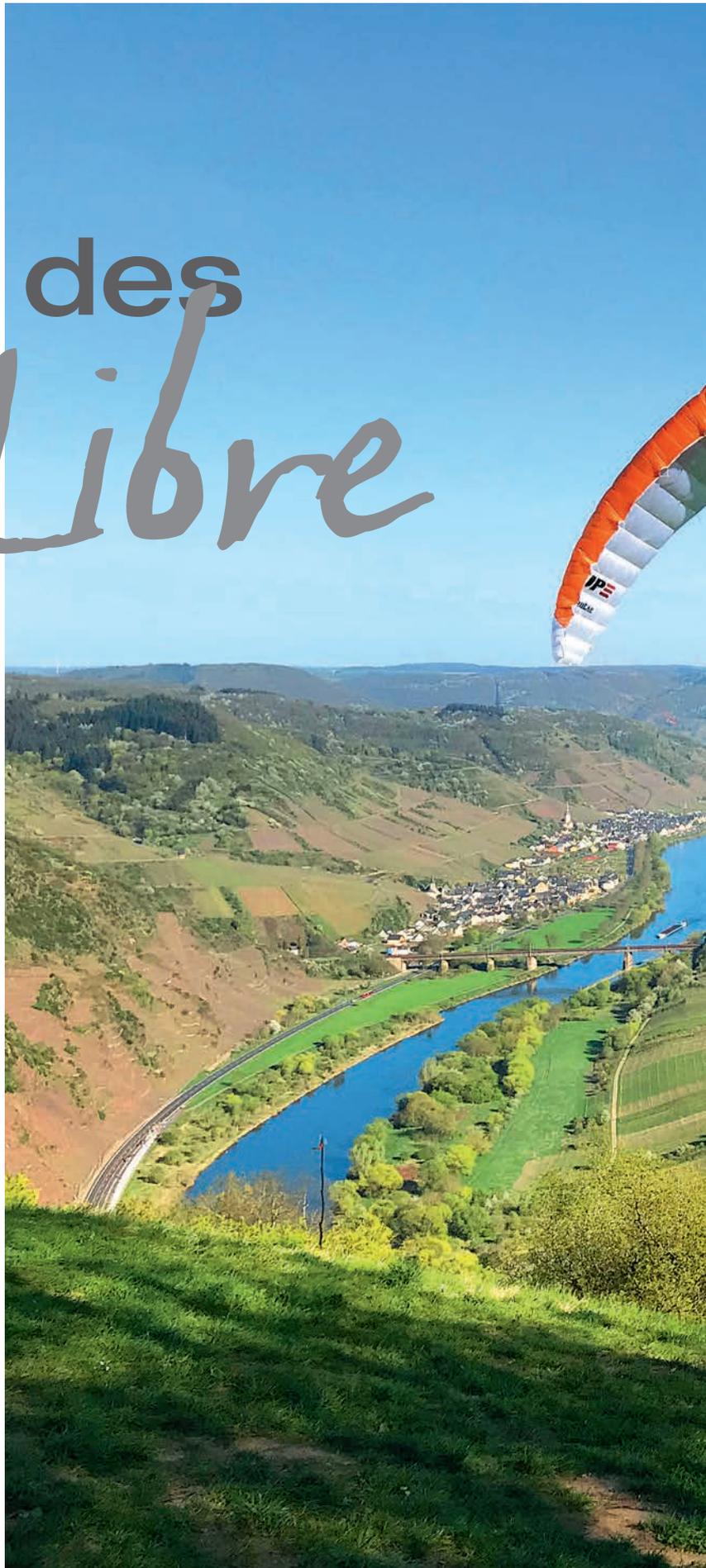
Grenzen des Vol Libre

Freies Fliegen - überall willkommen im sanften Aufwind unter 3/8 Bewölkung. Dazu großzügige Startplätze, ein freier Luftraum und am riesigen Landeplatz freundliche Mitmenschen, die einem ein eisgekühltes Landebier reichen. Das Leben könnte so schön sein!

Text: Björn Klaassen

Solche Gelände und Mitmenschen gibt es – leider viel zu wenig. Die Realität ist eher ernüchternd. Gerade in Mittelgebirgen haben wir eine komplett andere Situation als in den Alpen. Mäßig große Startplätze, wenig Höhendifferenz, kleine Aufwindbänder und trickreiche Landeplätze sind hier die Regel. An guten Flugtagen verdichtet sich die Fliegerszene auf wenige Hotspots in einer Region. Oft bildet sich eine lange Schlange vor dem Startplatz. Die Lösung: Wir brauchen mehr Fluggelände. Ein schwieriges Thema.

Gelände fallen nicht vom Himmel. Eigentümer und Ortsgemeinden müssen für so ein Projekt gewonnen werden, häufig auch noch Landwirte, Jäger und Anwohner. Wenn Schneisen angelegt werden müssen, sind Forst- und Naturschutzbehörden zu beteiligen. Immer häufiger sind Naturschutzgutachten zu erstellen, denn auch der Artenschutz gemäß Bundesnaturschutzgesetz hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Ein ganzes >





Selten einsam in
Bremm an der Mosel

ROBIN FRIESS



↑ Die Bremschlinge. Wer hier starten will, muss Zeit mitbringen. Gelegenheit zum Small Talk.



Alle Infos zu Gastflugbetrieb, Geländezulassung, Zuschüsse, etc. unter <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur>

Sammelsurium an Zustimmungen ist erforderlich. Die luftrechtlich vorgeschriebene Außenstarterlaubnis nach § 25 Luftverkehrsgesetz bündelt letztlich alle Interessen in einem Bescheid. Das ist machbar und führt häufig auch zu guten Ergebnissen, wie z.B. in Loffenau im Schwarzwald oder am Königsstuhl in Heidelberg (siehe Vereine Briefe 84). Geländezulassung bedeutet sehr viel Engagement der Vereine, Flugschulen und des DHV. Rund 400 Geländehalter kümmern sich in Deutschland darum, dass 39.000 Piloten in die Luft kommen. Wenn erstmal ein neues, attraktives Gelände zugelassen ist, wollen alle dort fliegen. Betrieb und Unterhalt können sich zum echten Problem entwickeln.

Regelung notwendig

Kürzlich beschloss der Verein Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn eine neue Gästeregelung für das Fluggelände Bremm an der Mosel. Die Vorgeschichte: An guten Flugtagen war der Flugbetrieb für den Verein kaum noch regelbar. Die Zufahrt im Wald verstopft, genervte Passanten, Baumlandungen, Stress mit Landwirten und der Gemeinde. Die Verantwortlichen für das Gelände hatten alle Hände voll zu tun, das Gelände überhaupt noch zu erhalten und mussten sich in ihrer Freizeit um unbeliebte Randprobleme wie Parkplätze und Startreihenfolge kümmern. „Da kommst du selbst kaum noch zum Fliegen“, sagt Ralf Böhm, Geländekoordinator des Vereins. Nach langer Diskussion im Verein wurde im März beschlossen, dass Gäste nur noch unter der Woche das Gelände nut-

zen dürfen. Schließlich wollen die Vereinsmitglieder auf dem eigenen Gelände auch noch in die Luft. „Wir wollten keine Komplettschließung für Gäste, weil auch wir in anderen Geländen als Gäste fliegen wollen“, erklärt Nadine Gasda, Vereinsvorsändin vom örtlichen Club. Leicht haben sich das die Rhein-Mosel-Lahner also nicht gemacht (siehe auch Interview am Ende des Berichtes).

Szenenwechsel. Anruf eines Mitglieds beim DHV: „Es kann doch nicht sein, dass ich als Pilot im Frankfurter Raum Mitglied in sieben verschiedenen Clubs sein muss, damit ich an guten Flugtagen fliegen kann.“ Ja, da hat der Pilot auch irgendwie recht. Das Argument ist nachvollziehbar. Aber wie das Dilemma lösen? Mit Kommunikation, Verständnis, Organisation, nachvollziehbaren Regeln und viel Geduld von allen Seiten.

Wir haben derzeit einen Bestand von rund 1.000 zugelassenen Fluggeländen in Deutschland. Es fällt auf, dass Piloten gerne anderen Piloten naheifern (Bassanoeffekt) und es dann zum Stau in Geländen kommt. Warum nicht mal Neuland entdecken. Schaut also auch auf die DHV-Geländedatenbank. Windenschlepp wird nach wie vor unterschätzt. Aus der Winde heraus zu starten, bietet ebenso Chancen auf Thermik und lange Flüge. Das DHV Geländereferat hat zusammen mit Geländevorstand Roland Börschel die Situation mehrfach analysiert. Die finanzielle Unterstützung der Vereine beim Ausbau von weiteren Fluggeländen ist beispielsweise eine Maßnahme, genauso wie Ortstermine und Beratung bei Neuzulassungen. Probleme wie Lösungen sind sehr komplex. Packen wir es alle an! >

© Tsutomu Kagayama, Outbahn



LTF/EN B CROSSROCK

**WIR HABEN LEISTUNG
LEICHT GEMACHT,
DAMIT DU UNBESCHWERT
AUF STRECKE KOMMST.**



LET'S ROCK! MIT LEICHTEM GEPÄCK AUF STRECKE

Der CROSSROCK ist ein alltagstauglicher Reiseflügel in Leichtbauweise. Ein Hybrid, der auch auf ausgedehnten Strecken hohen Komfort zu bieten hat. Der CROSSROCK ist hungrig nach fernen Zielen, und zieht selbst bei schwachen thermischen Verhältnissen unablässig an die Basis. Erfahre mehr und veranlasse einen Probeflug: www.u-turn.de



Interview mit Nadine Gasda, Vorsitzende des Vereins Rhein-Mosel-Lahn

■ Ihr habt in eurer Region einige Fluggelände zugelassen. Welche Strategie hat Erfolg?

Ohne ein Miteinander von Gemeinde, Bürgern, Jägern und Naturschützern geht es nicht. Ein engagierter Pilot vor Ort ist die beste Strategie. Nur durch solche Piloten gibt es innerhalb einer Gemeinde gute Kontakte. Falls wir niemanden direkt vor Ort haben, ist es fast unmöglich, eine Geländezulassung erfolgreich abzuschließen.

■ Wieviel Aufwand steckt im Unterhalt und der Zulassung eines Fluggeländes?

Schon im Vorfeld der Zulassung ist ein enormer Aufwand von Seiten des Vereins nötig. Ist ein neues potentiell Fluggelände gefunden, versuchen wir Kontakte mit Eigentümern und Gemeinde herzustellen. Meist ist dann schon Schluss, weil die Eigentümer keine Erlaubnis erteilen möchten, oder die Gemeinde kein Interesse hat, bzw. ablehnt, sich auf ein solches Projekt einzulassen.

Teilweise gelingt es nur durch viele Gespräche, Bedenken auszuräumen. Oft erfolgt die Zulassung befristet und probeweise. Erst wenn sich der laufende Flugbetrieb für alle Parteien als vertretbar erweist, bleibt die Zulassung bestehen.

Der Unterhalt der Gelände ist vor allem dann aufwändig, wenn es Beschwerden gibt. Wir haben zwar Arbeitseinsätze mit Mäh-, Schnitt- und Aufräumarbeiten. Dieser Aufwand ist aber überschaubar. Problematisch wird es, sobald es Beschwerden und Bedenken von Bürgern



Nadine Gasda

Vorsitzende des Vereins Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn (351 Mitglieder, acht Fluggelände)
Gleitschirmfliegerin seit 1998
Beruf: Biologin

Vision: Piloten in der Region in die Luft bringen.

oder Behörden gibt. Dies ist sehr zeitintensiv.

■ An manchen Tagen kann es in den Geländen ganz schön eng werden. Welche Probleme sind dann zu bewältigen?

Unsere Start- und Landeplätze sind häufig sehr klein. Deshalb muss man teilweise lange Wartezeiten in Kauf nehmen, um überhaupt starten zu können. Manche unserer Mitglieder meiden an Wochenenden unsere Gebiete, weil sie so von Gastfliegern eingenommen werden, dass es ihnen einfach zu voll ist. Besonders problematisch sind ungeübte Piloten, die nicht mit unseren Geländen vertraut sind und auch die, die es mit Regeln nicht so genau nehmen und sich in der Masse der Piloten verstecken können. Es ist dann nahezu unmöglich, Parkregeln durchzusetzen und ungestörten Flugbetrieb zu gewährleisten, da wir einfach völlig den Überblick verlieren.

Wir erleben auch häufig, dass sich nach einer Verfehlung der betreffende Pilot ganz schnell aus dem Staub macht, um den Vorfall zu vertuschen. Deshalb mein Appell an alle: Wenn euch ein Missgeschick im Gelände passiert, dann informiert den örtlichen Verein. Dann weiß er Bescheid und kann bei Rückfragen

der Gemeinde entsprechend reagieren und Stellung nehmen.

■ Nenn mal ein paar Beispiele!

- Ein einzelnes Bäumchen am Landeplatz. Ein Pilot hängt bei der

Anzeige

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer, XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

COCONA

SKYMAN

www.skyman.aero

Landung den Schirm darüber, sägt den Baum ab und verschwindet ganz schnell. Der Bürgermeister war unterdessen kurz nach Hause gefahren, um eine Leiter zu holen und fand nur noch den abgesägten Baum vor.

- Pilot landet im Weinberg. Der Winzer kommt, um sich nach dessen Wohlergehen zu erkundigen und zu überprüfen, ob seine Reben gelitten haben. Der Pilot verlässt fluchtartig die Unglücksstelle, bevor der Winzer ihn befragen kann.
- Pilot kommt in unser Gelände und wird gefragt, ob er eine Einweisung hat und mit den geländespezifischen Auflagen vertraut ist. Pilot startet schnell, um sich der Diskussion zu entziehen.
- Pilot landet auf Bundesstraße, weil er zu lange nach Thermik gesucht hat und den Landeplatz nicht mehr erreichen kann. Er wird zur Rede gestellt und die Antwort ist: „War kein Problem, ich bin gut und sanft gelandet.“ Dass dies enorm risikoreich ist, falls ein Autofahrer nicht aufpasst, oder erschrickt, war ihm nicht bewusst.

■ Welche Lösungen habt ihr entwickelt?

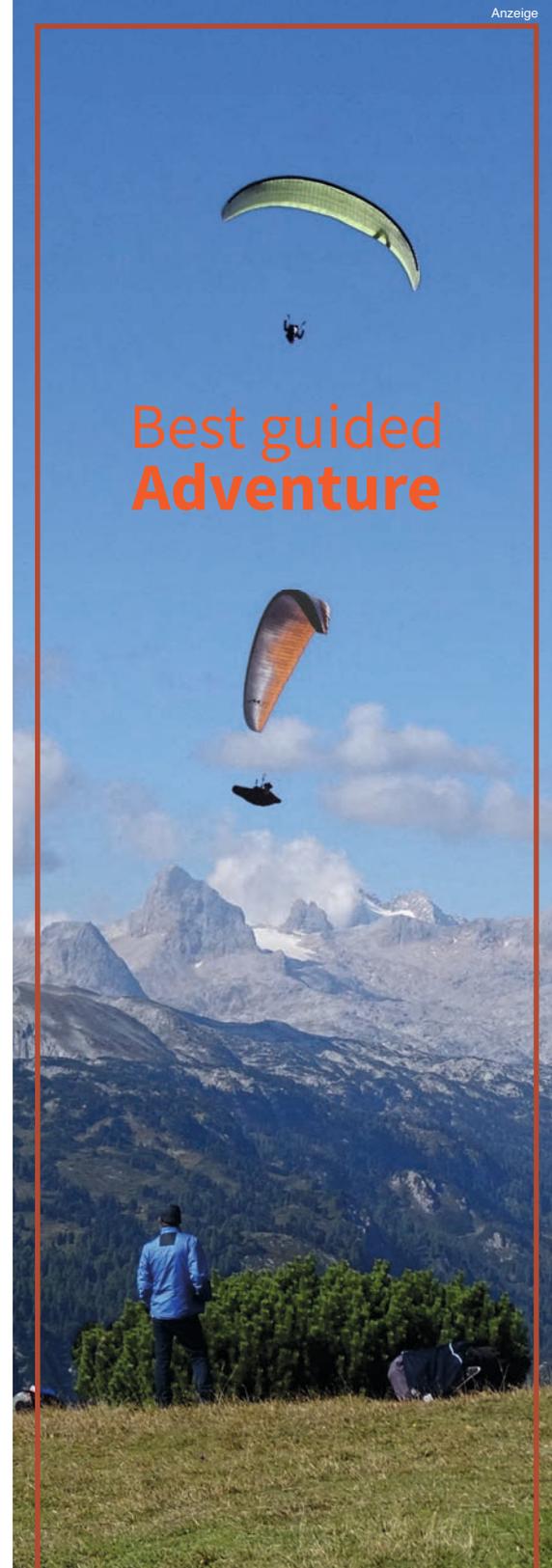
Was wir seit etwa zwei Jahren haben, ist ein roter Button auf unserer Homepage der „Vorfall melden“ heißt. Wird dieser angeklickt, kann man per E-Mail melden, was passiert ist. Zusätzlich sind alle unsere Mitglieder dazu angehalten, Vorfälle zu melden. Dies funktioniert recht gut und wir haben einen besseren Überblick, was an einem Flugtag in unseren Geländen passiert ist. Dem Piloten, dem das Missgeschick passiert ist, drohen keine Konsequenzen in Form von Flugverbot oder ähnlichem. Möglicherweise wird er nochmal von uns kontaktiert und befragt. Dies funktioniert aber nur, wenn wir noch Übersicht haben, wer sich im Gelände befindet. Wenn 50 Gastflieger da sind, ist es nahezu unmöglich, jedem eine Einweisung zu geben. Die einzige langfristige Lösung wäre die Zulassung weiterer Fluggelände, dies ist aber leider enorm schwierig und geeignete Hügel sind rar. Wir werden das Thema in unserer Vorstandsarbeit noch mal in den Fokus rücken und unsere Arbeit diesbezüglich intensivieren.

■ Wo hat Vol Libre seine Grenzen?

Wenn der Erhalt unserer Gelände gefährdet ist!

■ Als Reaktion auf Eure Beschränkung gab es negative Reaktionen im Netz. Was antwortest du den Kritikern?

Kritik kommt hauptsächlich von Leuten, die mit der Fliegerei im Mittelgebirge nicht vertraut sind und unsere Gelände nicht kennen. Wir haben entlang der Mosel mit den Nachbarvereinen etwa 14 Fluggebiete mit einer Höhendifferenz von 120 bis 220 m. Je nach Windrichtung gibt es ein bis drei Gelände, die jeweils in Frage kommen. Unser Einzugsgebiet ist der ganze Frankfurter Raum bis hoch nach Köln und Piloten aus Benelux kommen auch gern zu uns. Das sind einfach sehr viele Leute, die sich dann auf betreffende Startplätze konzentrieren. Am Startplatz ist oft nur Platz für ein oder zwei Schirme und ein sicherer Start nur bei geeignetem Wind möglich. Der Pilot muss auf eine gute Phase warten, aber gleichzeitig ist er durch etliche wartende Piloten und viele Wandertouristen mit gezückten Kameras unter Druck. Im ganzen Tal gibt es oft nur einen kleinen Wiesenstreifen zum Landen, der auch noch von Bundesstraße und Mosel begrenzt ist. Alle anderen Flächen sind Weinberge, Straßen, Häuser oder Wald und absolut nicht als Landeplatz geeignet. Es kommt vor, dass in einer schwachen Phase alle gleichzeitig landen müssen. Diese Gegebenheiten führen unweigerlich zu Stress und die Nerven vieler Piloten liegen blank, was wiederum zu unüberlegten Aktionen und unsicheren Starts und Landungen führt. Außerdem ist man bei geringer Höhendifferenz sehr eingeschränkt, was die Flugroute betrifft, da man ja den Landeplatz erreichen können muss. Aus diesem Grund vertragen unsere Fluggebiete einfach nicht so viele Leute, wie die Hotspots in den Alpen, wo es Skipisten als Startflächen gibt, große Wiesen- und Ackerflächen in den Tälern und jede Menge Höhe. ▽



Best guided Adventure

Alle Seiten des Paradieses erleben!
Flugsafari FlyPark Dachstein

**Ennstal
Schladming Dachstein
Salzkammergut**



**Flugschule
Sky Club Austria**
www.skyclub-austria.at



Ich seh' dir in die Augen, Kleines

Fliegen zusammen mit mehreren Piloten - oder was Humphrey Bogart schon vom Drachen- und Gleitschirmfliegen wusste.

Text: Roland Börschel

Gar nichts – leider. Diesen wunderschönen Satz „Ich seh' dir in die Augen, Kleines“, sagt Humphrey Bogart zu Ingrid Bergman im Film Casablanca. Eine Liebesgeschichte, die Millionen zu Tränen rührte. Er würde so gut zu unserer FAIR in the AIR Kampagne passen. Leider basiert er nur auf einigen Über-

setzungsfehlern. Aber das ignorieren wir jetzt einfach mal, denn sich in die Augen zu schauen, sich gegenseitig wahrzunehmen und das auch zu zeigen, darauf kommt es an, wenn man nicht alleine fliegt und FAIR in the AIR sein will.

Vermutlich haben es viele schon in einem engen, schwachen Aufwindband beim gemeinsamen Soaren



↑ Roland Börschel, Gelände- und Sicherheitsvorstand im DHV, leidenschaftlicher Strecken- und Biwakflieger



Fair in the Air ist eine DHV-Initiative
für eine respektvolles Miteinander.
Infos auf www.dhv.de unter
Gelände/Luftraum

erlebt. Mit manchen Piloten macht es mehr Spaß, gemeinsam zu fliegen. Woran liegt das? Dass man die gängigen Vorschriften zu den Ausweichregeln kennt, sollte selbstverständlich sein. Sie sorgen dafür, dass keiner vom Himmel fällt. Aber nur durch die Einhaltung dieser Regeln stellt sich noch nicht das Wohlfühlfeeling des FAIR in the AIR ein. Das kommt erst, wenn man sich frei nach Bogart in die Augen schaut. Immer wieder Blickkontakt sucht und damit dem Mitflieger signalisiert: „Ich seh dich! Ich pass auf dich auf! Ich will mit dir zusammen fliegen!“ Dazu gehört auch, dass man eindeutig signalisiert, was man vorhat. Ich freu mich, wenn mir der Entgegenkommende durch eine frühzeitige leichte Kurskorrektur deutlich signalisiert, dass er seiner Ausweichpflicht nachkommen wird, oder, wenn er den Hang rechts hat, durch eine Flugbahn etwas näher am Hang (wenn gefahrlos möglich!) zeigt, dass er am Hang bleiben wird. Beim Thermikkreisen gilt das Gleiche. Blickkontakt erhöht den Wohlfühlfaktor. Auch hier ist es sehr angenehm, wenn die Mitnutzer der Thermik durch Blickkontakt signalisieren, dass sie den anderen Piloten wahrgenommen haben und die gemeinsame Thermiknutzung effektiv gestalten wollen. Natürlich kennen wir die Regel, dass man

dem in der Thermik Kreisenden ausweicht. Oft reicht aber nur eine minimale Korrektur der Kreisbahn und der Mitflieger kann leicht in den Pulk einfädeln, anstatt ihm die Tür vor der Nase zuzumachen. Gemeinsam mit Blickkontakt findet man zusammen das

beste Steigen und den effektivsten Kreisradius. Übrigens stellt sich in der Regel meist heraus, dass Piloten, die in der Lage sind, im Hangaufwind und in der Thermik mit Übersicht und Rücksicht zu fliegen, auch gut und zügig steigen. ▽

Anzeigen

... schon geschaut wann der nächste **2 Jahres-Check** fällig ist?

PARASHOP-Kunden genießen den BESTEN Service

www.parashop.at | pier@parashop.at

✓ PROFI-CHECK ✓ 2-JAHRES CHECK ✓ REPARATUREN ✓ RETTER PACKEN ✓ ALLE MARKEN



Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gailbach

info@paraglidercheck.de

Unfallanalyse

© ANDREAS BUSSLINGER



Gleitschirm

Unfallzahlen und Unfallentwicklung

Für das Jahr 2017 wurden dem DHV 226 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im In- und Ausland gemeldet. 132 mit schweren Verletzungen, 6 tödliche Unfälle (davon einer eines ausländischen Gleitschirmpfliegers) und 1 Todesfall aufgrund eines medizinischen Notfalls.

Diese Zahlen zeigen einen Trend, sie sind statistisch nicht wirklich belastbar. Trotz gesetzlicher Unfallmeldepflicht gibt es eine unbekannte Anzahl nicht gemeldeter Unfälle. Je geringer die Folgen eines Unfalls, desto höher die Dunkelziffer. Ausnahme sind die tödlichen Unfälle, diese sind seit Jahren lückenlos erfasst. Bei der Betrachtung der Unfallzahlen sollte berücksichtigt werden, dass zu Beginn der Aufzeichnung, 1997, knapp 20.000 DHV-Mitglieder Gleitschirmpiloten waren, 2017 waren es mehr als 36.000.

Bereich Start und Abflug

Fehler beim Vorflug- oder Startcheck

Neun Unfälle hatten ihre Ursache in einem fehlerhaften Vorflug- oder Startcheck.

„Ich starte normalerweise immer rückwärts. Es war aber Null-Wind und so musste es ein Vorwärts-Start sein. Dabei hab ich die wichtigste Regel vergessen: Leinen doppelt gründlich kontrollieren, denn beim Vorwärts-Start-Kontrollblick sieht man nicht wirklich was. Prompt hatte ich einen massiven Leinenknoten, der den Schirm so langsam machte, dass kurz nach dem Abflug ein Sackflug eintrat

und anschließendes Trudeln. Zum Glück landete ich in einem hohen Gebüsch und blieb unverletzt.“

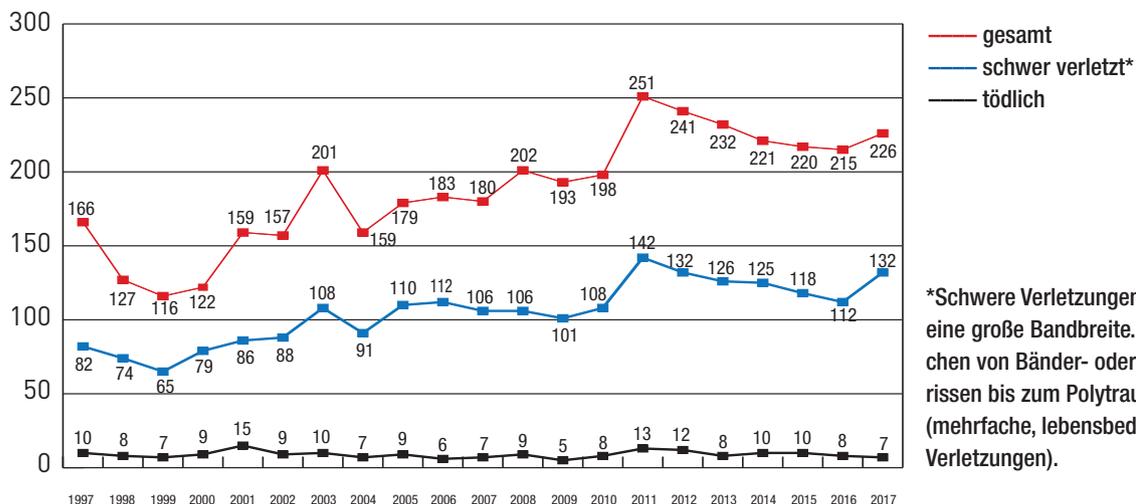
Dieser Pilot und ein weiterer mit ganz ähnlicher Erfahrung kritisieren in ihren Unfallberichten die extrem schlechte Sichtbarkeit möglicher Leinenknoten wegen der unummantelten, weißen Dyneemaleinen vor dem Hintergrund des weißen Untersegels ihrer Leicht-Schirme.

Am Retter endete der Flug mit einem fingerlangen Holzstück in den Leinen des Außenflügels. Der Pilot hatte die Rettung ausgelöst, nachdem der Schirm, mühsam auf Kurs gehalten durch starkes Gegenbremsen, in 300 m GND durch Strömungsabriss außer Kontrolle geriet. Die Landung blieb verletzungsfrei. Anders bei zwei Unfällen in Kössen (AT) und am Ettelsberg (DE). Hier brachten ein Leinenüberwurf bzw. ein Leinenknoten den Schirm nach dem Start in eine Drehbewegung, die mit Crash in den Hang und schweren Verletzungen endete.

Viermal meldeten Piloten eine blockierte Steuerleine als Unfallursache. In drei Fällen hantierten die Piloten unmittelbar nach dem Abflug an Bremse und Tragegurt herum, um die Verwicklung zu lösen. Dabei kamen die Schirme aus der Flugrichtung und drehten gegen den Hang. Ein Pilot hatte die Blockade zunächst im Geradeausflug nicht bemerkt. Nach dem Einleiten einer Kurve blieb der Schirm in der Drehung, weil die Steuerleine nicht mehr freikam. Drei der Piloten verletzten sich beim Aufprall schwer.

2017 war ein Jahr ohne einen folgenschweren Unfall wegen unverschlossener Gurte. Einer ging vergleichsweise glimpflich aus. Der

Absolute Unfallzahlen seit 1997



*Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).

Tödliche Unfälle

MÄRZ

Harsberg | Deutschland

Der sehr rasch durch eine Inversion hereinbrechende, starke Höhenwind war der Auslöser für einen tödlichen Unfall am Harsberg in Thüringen. Der für den Tag prognostizierte starke Wind war lange nicht spürbar - und kam am Nachmittag dann schnell und mit Gewalt. Ein 55-jähriger Pilot wurde über die Hangkante ins Lee getrieben und hatte dort mehrere Klapper, die schließlich den Absturz des Icaro Wildcat (LTF B) verursachten. Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht - mit Meteo-Analyse von Volker Schwanzig - unter Sicherheit und Technik auf www.dhv.de.

Eine Erkenntnis aus diesem Unfall ist, dass man die Bedingungen sehr kritisch prüfen sollte, wenn prognostizierter starker Wind vermeintlich ausbleibt. Besonders an inversionsstarken, warmen Tagen in niedrig gelegenen Fluggeländen.

MAI

Idrosee | Italien

Vermutlich Bewusstlosigkeit durch ein Hänge-trauma war die Ursache für diesen tödlichen Unfall. Die 51-jährige, wenig erfahrene, Pilotin konnte nach dem Start nicht in ihr Gurtzeug rutschen und hing in den Beingurten. Ursache

dafür war vermutlich eine gefüllte Hüfttasche, die sich unter den Frontgurt (Brustgurt) geklemmt hatte. Trotz Funkunterstützung von Fluglehrern gelang es der Pilotin nicht, in eine sitzende Position auf das Sitzbrett zu kommen. Nach mehreren vergeblichen Versuchen ging der Schirm ohne jede Gegenreaktion in eine Kurve und schließlich in Steilkreise über. Die Pilotin prallte gegen die Stein-Einfassung eines Bachbettes. Dabei zog sie sich tödliche Verletzungen zu. Der DHV hat den Unfall untersucht, ausführlicher Unfallbericht unter Sicherheit und Technik auf www.dhv.de.

Bewusstlosigkeit durch Abschnürung der Blutgefäße an den Beinen ist in der Vergangenheit mehrfach bekannt geworden. In allen Fällen waren die Piloten nicht ins Gurtzeug gekommen und in den Beingurten gehangen. Dieser Unfall verdeutlicht, wie kritisch diese Situation werden kann. Schnellstmögliche Notlandung ist anzuraten.

JULI

Val di Mello | Hochgebirge im Grenzgebiet Italien/Schweiz

Ein tödlicher Unfall beim Hike & Fly, über den wenig bekannt ist. Ein 49-jähriger bekannter Al-

pinist und Geschäftsführer eines großen Bergsport-Unternehmens flog bei starkem Nordwind in ein Lee-Tal, das bei den Locals als besonders kritisch bekannt ist und gemieden wird. Der starke Wind wird dort düsenartig verstärkt und turbulent verwirbelt. Vermutlich geriet der Gleitschirm in diesen extremen Turbulenzen außer Kontrolle. Der Absturz erfolgte, ohne dass der Rettungsschirm ausgelöst wurde. Einheimische Piloten äußerten sich dem italienischen Verband gegenüber sehr kritisch über die Entscheidung, einen Flug bei klar vorhergesagten und erkennbar grenzwertigen Bedingungen durchzuführen.

Slowenien

Kein Flugunfall, sondern Herzversagen im Flug war die Ursache für einen Todesfall. Der Pilot war äußerlich unverletzt aufgefunden worden. Eine Obduktion wurde angeordnet, die Klarheit über die Todesursache gab.

AUGUST

Hochries | Bayern

Nach Höhenverlust durch einen frontalen Einklapper landete ein 64-jähriger polnischer Pilot in einem Baum. Der Pilot löste sich vom Gurtzeug und versuchte, den Baum herunterzuklet-

Pilot hatte beim Schlepstart die offenen Gurte bemerkt, war aber schon in die Luft geschleppt worden. Beim anschließenden Abbruch des Fluges aus 3 m Höhe stürzte er auf einen Arm und zog sich eine Fraktur zu.

Leinenkontrolle, Check der unverdreht aufgenommenen Steuerleinen, Überprüfung der Schließen des Gurtzeugs – das sind lebenswichtige Checkpunkte, die konsequent abgearbeitet werden müssen. Man sollte sich dabei nicht aus der Ruhe bringen lassen.

Beachte!

Bei Leinenknoten oder verdrehter Steuerleine: Immer erst Richtungskorrektur (viel Gewichtsverlagerung, wenig Gegenbremse,

bei verwickelter Steuerleine, Steuerung mit dem hinteren Tragegurt oder Steuerleine oberhalb der Rolle), weg von Hindernissen, raus in den freien Luftraum, Beschleuniger aktivieren. Dann erst Lösungsversuche. Beeinträchtigt der Leinenknoten das Schirmverhalten so stark, dass der weitere Flug nicht mehr sicher möglich ist, muss der Pilot entscheiden: Eine Rettungsschirmauslösung oder gezielte Baumlandung ist, bei geeignetem Gelände, meist sehr viel weniger riskant als ein Strömungsabriss bei Kurven im Landeanflug. Flug so planen, dass keine Kurven in Richtung der Seite geflogen werden müssen, auf der man ohnehin schon Gegensteuern muss.

Unfälle beim Start

20 von 35 gemeldeten Unfällen in der Startphase hatten schwere Verletzungen zur Folge. „Pilot gibt im Startlauf die Bremse schlagartig frei, versucht den Schirm zu unterlaufen, dabei klappt dieser zusammen.“ „Wegen des kurzen Startplatzes beschleunigte der Pilot zu stark, die Kappe ging erst nach hinten, um dann stark vorzuschießen und einzuklappen.“

Zwei von vielen Beispielen aus 2017, die das größte Unfallproblem in der Startphase deutlich machen.

Oft kommen die Piloten mit dem komplexen Zusammenspiel von Steuer- und Lauftechnik nicht zurecht. Kritisch wird es, wenn der Schirm in der Beschleunigungsphase

tern. Anwesende Wanderer und ein Arzt vor Ort beschworen ihn, auf die Bergwacht zu warten und nicht abzusteigen. Etwa 6 m oberhalb des Bodens brach ein morscher Ast und der Pilot stürzte ab. Er wurde beim Aufprall seitlich mit dem Kopf an den Baum geschleudert und erlitt, trotz Helm, tödliche Kopfverletzungen.

An dieser Stelle noch einmal der Appell: Leute, macht das nicht! Nach einer Baumlandung an stabilem Ast sichern, Hilfe herbeirufen und auf die Profis von Bergwacht oder Feuerwehr warten. Es kostet nix, dafür gibt es die Bergungskosten-Versicherung über den DHV.

OKTOBER

Soaring-Spot Schratzenbach im Allgäu

Wind >30 km/h. Ein sehr erfahrener Pilot mit eingehender Geländekenntnis verschätzte sich beim Toplanden und geriet, ca. 30 m GND, in eine als turbulent bekannte Zone. Es folgte ein seitlicher Klapper (Aircross U-Sport, alter Hochleister mit Klassifizierung LTF 2-3). Vermutlich um ein weiteres Abdrehen Richtung Hindernisse (Baum-Lee, Bereich mit parkenden Autos) zu verhindern,

überschießt und entlastet oder einklappt. Das ist oft der Fall, wenn zur Stabilisierung tief gezogene Bremsen zu schnell oder beim Übergang in steileres Gelände gelöst werden. Typisch ist auch eine durch zu schnelles Beschleunigen provozierte Nickbewegung, in welcher der Schirm erst hinter den Piloten kommt, um dann mit viel Schwung vorzuschießen und einzuklappen. Die dadurch verursachten Stürze bei hoher Laufgeschwindigkeit sind oft folgenschwer.

Moderne Gleitschirme machen das Aufziehen, Stabilisieren und Kontrollieren sehr einfach. Der gesamte Startvorgang kann mit Ruhe, Übersicht und geringer Dynamik

bremste der Pilot zu stark gegen. Es kam zum Strömungsabriss, erst einseitig, dann beidseitig. Im Fullstall stürzte der Pilot ca. 20 m auf den Boden, Rücken voraus. Er zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.

Monte Grappa | Italien

Ein 54-jähriger Gleitschirmflieger verunglückte bei einem missglückten Startabbruch in böigen Windbedingungen tödlich. Nach einem lt. Zeugen relativ normalen Start hatte der Pilot nochmal am Hang aufgesetzt und wurde durch starke Seitenwind-Böen erfasst und den Hang hochgeschleift. Er hob noch einmal kurz ab und touchierte auf der Hangkante einen Stacheldraht-Zaun, riss einen Pfosten heraus und wurde ins Lee geschleudert. An dieser Stelle ist eine extrem steile, fast senkrechte Straßenböschung über eine Höhe von ca. 20 m. Der Pilot stürzte hinunter und wurde beim Aufprall auf eine Straße tödlich verletzt. Das Unfall-Szenario lässt - trotz sehr zurückhaltender Schilderung des Augenzeugen - auf eine Fehleinschätzung der Windsituation schließen.

durchgeführt werden. Besonders wichtig: Bereit sein zum Startabbruch, wenn nicht alle Parameter stimmen. Ein großer Teil der Startunfälle ließe sich verhindern, wenn die Gleitschirmpiloten nur mit wirklich startbereiter Kappe, ausgerichtet in Startrichtung, den Startlauf beginnen würden.



 Playlist zu Groundhandling Tutorials auf dem DHV Youtube-Kanal.

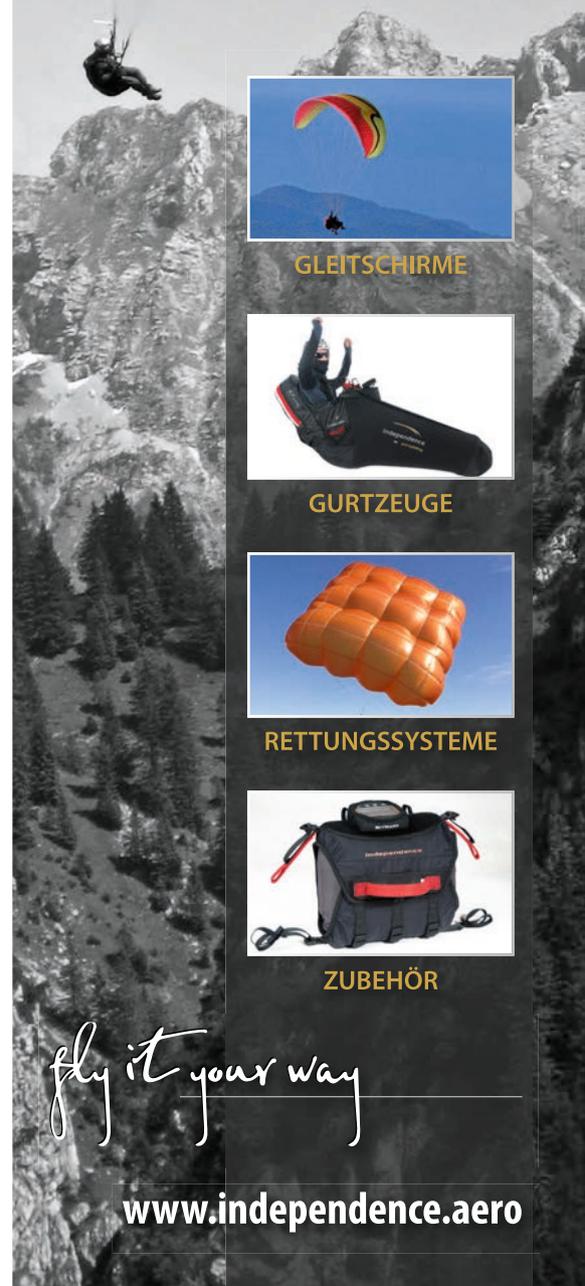
„Beim Start durch eine Böe erfasst worden. Danach wurde ich einige Meter mitgeschleift, der Schirm ist kurz wieder >



independence

 paragliding

Paragliding equipment since 1990



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

www.independence.aero



gestiegen und geklappt.“ Dieser Bericht steht stellvertretend für Unfälle, oft bei grenzwertigen Bedingungen, bei denen der Schirm durch Starkwind oder Böen-Einwirkung außer Kontrolle geraten ist. Weil hier starke Kräfte walten, werden die Piloten oft übers Gelände geschleift, oder ausgehebelt und unkontrolliert zu Boden geschleudert. Entsprechend hoch ist das Verletzungspotential.

Starkwindbedingungen am Start können ohne ein solides Groundhandling-Können nicht sicher gemeistert werden. Unbedingt von einem Fluglehrer in die Basics einweisen lassen und dann selbständig trainieren.



 Playlist zu Groundhandling Tutorials auf dem DHV Youtube-Kanal.

Seine Einsicht kam für diesen Piloten leider zu spät, ist aber ein **wertvoller Tipp für andere**. „Ich hätte mir genauer anschauen müssen, wie uneben der Grund vor mir ist“. Der Pilot war beim Startlauf in ein Loch getreten und hatte sich einen Bruch von Schien- und Wadenbein zugezogen. Kuhtritte, Kaninchenlöcher, herausstehende Steine oder andere Hindernisse im Boden; achtmal wurde dies als Ursache für einen Sturz im Startlauf – fast immer mit Frakturen an den Beinen – genannt.

Viele Startgelände sind alles andere als ideal und ungünstige Windbedingungen oft nicht einfach zu erkennen. Besonders Schneisenstartplätze sind tückisch. Viermal berichte-

ten Piloten von für sie überraschend einwirkenden Böen nach dem Start aus einer Schneise, so wie dieser: „Gewartet, bis Wind konstant von vorne, dann gestartet. Nach ca. 50 m und bei ca. 10 m Höhe Böe von vorne, plötzliches starkes Steigen ca.10 m/s und Verlust des Steuerdrucks. Absturz bis Aufprall aus ca. 15 m Höhe. Grund: die bei Ostwind auftretenden Rotoren“.

Abflugphase

Zwei fast identische Unfälle hatten schwere Verletzungen zur Folge: In beiden Fällen waren die Pilotinnen beim Startlauf aus der Startrichtung gekommen und im Abflug auf Hindernisse zugeflogen. Starke Steuerbewegungen zur Verhinderung einer Kollision brachten die Schirme in Schräglage und verursachten den Crash in den Hang. Zwei Flugschüler blieben, ebenfalls nach schrägem Abflug vom Startplatz, mit dem Stabilo an Bäumen hängen und wurden in einer Drehbewegung in den Hang geschleudert. Einer der beiden schrieb: „Es hat so ausgesehen, dass ich dort noch seitlich vorbei fliegen könnte...“ Den Satz kann man sich merken, weil die **Spannweite des Schirmes fast immer falsch eingeschätzt wird**.

Bei unklaren Windbedingungen sollten Piloten bei der Startentscheidung sehr kritisch sein. Eine Fehleinschätzung ist nach dem Start im bodennahen Bereich oft gefährlich. „Bei Abflug einseitiger Klapper, 50 %, 90 Grad Knicklinie, sofortiges Wegdrehen gegen den Hang.“ Die Pilotin des Acro-Schirms musste aufgrund schwerster Verletzungen monatelang im Krankenhaus behandelt werden.

„Seitenwind und thermische Ablösungen, nach dem Abheben seitlicher Einklapper mit Twist und Kontrollverlust, seitlicher Aufprall am Hang.“ Folge: mehrere ernsthafte Frakturen.

Immer wieder wenden sich Piloten an den DHV und berichten davon, wie sie Zeuge von gefährlichen Fehleinschätzungen der Flugbedingungen geworden sind. Nicht nur von Anfängern und weniger Erfahrenen. Oft entsteht der Eindruck, die Betroffenen checken überhaupt nicht, in welche Gefahr sie sich begeben. Wie mit Scheuklappen werden manchmal alle Warnzeichen ignoriert. Ein Gleitschirmflug ist aber immer eine Angelegenheit, die bewusstes und konzentriertes Handeln und eine seriöse Abschätzung des Risikos verlangt. Deshalb: Vor den Startvorbereitungen sich etwas abseits alleine hinsetzen, alles genau beobachten, den Wind, die Wolken, die Thermik, die Piloten, die schon gestartet sind. Sich fragen, ob man bei diesen Bedingungen mit Freude und ausreichendem Sicherheitspolster in der Luft sein wird. Erst dann die Flug-Entscheidung treffen.

Bereich Flug (Gleitflug, Thermikfliegen, Hangsoaren, Extrem- oder Kunstflug)

Einklapper

Für das Jahr 2017 wurden 50 Unfälle nach Einklappern gemeldet, 26 seitliche Einklapper, 16 frontale Einklapper, 8 Einklapper, die in der Unfallmeldung mit „nicht näher zu spezifizieren“ angegeben waren. In 8 Fällen war es nach dem Einklappen zum Verhängen und nachfolgendem Spiralsturz gekommen.

40 Piloten verletzten sich bei diesen Unfällen schwer, 2 tödlich.

Einklapper-Unfälle, Fakten

Lee spielt eine Hauptrolle für Flugbedingungen, die zu starken Einklappern führen können. Das liest sich dann so: „Bin direkt in den Rotor reingeflogen, Schirm ist knapp über dem Boden geklappt, wieder angefahren, vorgeschossen und ich bin als Pendel eingeschlagen.“ >

QUADRO



↑ 0,98 kg

QUADRO 100 light

Chill Area



NEW



QUADRO 100 light

Training Area

↓ 5,2m/sec

→ EN LTF



Hike light, fly safe. Rescue systems by **WoodyValley**

→ www.turnpoint.de



„Ins Lee geraten, dort zunächst Frontklapper mit anschließendem ca. 80 % Seitenklapper, zum Ziehen des Rettungsschirms zu wenig Höhe über Grund gehabt“.

„Plötzlich stark auffrischender Talwind verursachte Rückwärtsflug ins Lee mit heftigem Frontklapper und unkontrollierter Landung.“

Großräumige Lees werden manchmal erkannt und dennoch angefliegen, wie von diesem Piloten: „Ich wollte nach der Talquerung in der erwarteten Leethermik aufdrehen, aber ein Totalzerleger hat mich erwischt, noch bevor ich nahe genug am Gegenhang war. Klapper-Verhänger-Spiralsturz-Retter raus – da war der Streckenflug zu Ende.“ Einem deutschen Gast-Piloten wurde in Südafrika vom heimischen Guide eine Streckenflug-Route empfohlen, die ihn direkt in eine mörderische Turbulenzzone führte. Der Schirm vollführte nie erlebte Extremmanöver und als schließlich der Retter ausgelöst war, blieben nur noch wenige Sekunden bis zum Aufschlag. Hangnah sind Leebereiche kleinräumig und oft schwieriger zu erkennen. Umströmungs-Lees, also seitliche Rotoren, kleinflächige Leegebiete hinter Abrisskanten, Baumreihen, Waldlichtungen, Geländeknicken, etc. können gefährliche Turbulenzbereiche bilden, so wie es dieser Pilot erlebt hat: „Beim hangnahen Fliegen hatte ich eine Kappenstörung/Klapper, dem wegdrehenden Schirm konnte ich durch die

geringe Höhe nur noch teilweise entgegenwirken und schlug auf einer mit Gras besetzten Steiflanke auf“.

Die Frage „Wo ist das Lee?“ bei einem Flug regelmäßig korrekt zu beantworten, ist eine der Schlüsselqualifikationen für Gleitschirmflieger. Ganz einfach zu lokalisieren ist das Lee beim Top-Landen - hinter dem Landeplatz und es wird deshalb regelmäßig von Piloten gefunden, 2017 mit 3 Schwerverletzten und leider einem Toten nach Einklappern

Weil die Windströmungen am Hang oft komplex sind, muss weniger erfahrenen Piloten dringend zu einem großen Hangabstand geraten werden. Dieser Pilotengruppe fehlt meist das Training für ein schnelles Reagieren auf Einklapper. 50 Meter sind kein Luxus, sondern ein reeller Abstand, um noch etwas Zeit und Platz zum Reagieren zu haben. Bei Start und Landung ist ein Fliegen im bodennahen Bereich unvermeidlich. Gerade hier sollte deshalb hochkonzentriert und reaktionsbereit geflogen werden.

Einklapper in größerer Höhe werden meist nur dann kritisch, wenn es zu einem Verhänger kommt. 2017 wurden 8 derartige Vorfälle gemeldet, fast alle von Streckenfliegern. Hierbei fiel erneut auf, dass mit verkleideten Gurtzeugen (Liegegurtzeug) ausgerüstete Flieger eigentlich immer einen Kontrollver-

lust durch Twist (Eindrehen der Tragegurte) melden. Selbstkritisch schildert ein Pilot: „Massiver Frontstall mit Wiederöffnung im eingetwisteten Zustand und Verhänger mit sofortigem Spiralsturz trotz Gegensteuern bis zum Grund. Rettungsgerät nicht ausgelöst, da Situation am Beginn als kontrollierbar eingeschätzt, später wegen Bodennähe nicht mehr sinnvoll.“

Aus all den Jahren der Unfallanalyse ist eine der wichtigsten Essenzen: Wenn der Schirm in einen Spiralsturz übergeht, gibt es nichts mehr anderes zu tun, als den Rettungsschirm auszulösen - und zwar sofort.

2017 haben sich die Klapper-Verhänger-Spiralsturz-Vorkommnisse auf Gleitschirme der Klassen LTF B und höher beschränkt. Nicht immer ist der Verhänger eine direkte Folge des Einklappers. Manchmal provoziert der Pilot versehentlich einen Strömungsabriss nach dem Klapper, wenn er die Bremsen zum falschen Zeitpunkt betätigt. Daraus resultiert oft ein starkes asymmetrisches Vorschießen der Kappe mit nachfolgendem Verhänger-Klapper. Bei A-Schirmen ist dieses Verhalten zum Glück sehr selten zu beobachten. Insgesamt zeigt sich das überschaubarere Extremflugverhalten von LTF A-Schirmen auch an der relativ geringen Anzahl von folgenschweren Einklapper-Unfällen. 2017 waren es 3 im Gegensatz zu 14 mit Gleitschirmen der LTF-Klasse B. Zwei tödliche Unfälle mit LTF A-Schirmen aus dem Jahr 2016 erinnern trotzdem daran: Wer in thermischen Bedingungen fliegt, muss das Klapp-Verhalten seines Schirms, auch eines LTF A-Gerätes, kennen. Besonders der richtige Einsatz der Bremsen zur Stabilisierung von großen Klappern kann vernünftig nur in einem Sicherheitstraining trainiert werden.

Kollisionen

Insgesamt wurden 6 Kollisionen gemeldet. 3 Piloten verletzten sich schwer. Mancher Flieger weiß nicht, dass ein nicht ausweichpflichtiges Luftfahrzeug eine Kurshaltepflicht hat. Bei einer Kollision im Gegenflug am Hang hatte der ausweichpflichtige Pilot bereits frühzeitig seine Ausweichbewegung angefangen. Sein Gegenüber leitete aber so >

Chrigel Maurers COMPANION



Foto: Tobias Dimmler

Neuer SQR Light ab 973 g

Der leichteste Retter bis 100 kg in Square-Round-Technologie. Jetzt X-Alps bewährt!

SQR Light	100	120
Fläche	25.4 m ²	32.4 m ²
Maximale Anhängelast	100 kg	120 kg
Gewicht	973 g	1171 g
Zulassung	EN/LTF	EN/LTF

Schnelle
Öffnung



Pendel-
stabil



Minimales
Gewicht



unverhofft eine Kehre ein, dass die Schirme kollidierten. Sie verhängten sich kurz, lösten sich wieder, der Unfallverursacher flog davon und ward nicht mehr gesehen. Der andere Pilot landete an der Rettung in einer fast senkrechten Felswand, blieb dabei unverletzt, musste jedoch sehr aufwändig gerettet werden. Bei einer weiteren Kollision am Hang im dichten Flugverkehr verursachte ein Ausweich-Manöver im letzten Augenblick einen Crash in den Hang. Der Pilot, der durch dieses Manöver den Zusammenstoß verhindern konnte, wurde dabei schwer verletzt. „Beim Thermikfliegen: Drachenflieger von hinten in die Leinen – Rettung – Baum – unverletzt – Heli – Schirm geklaut.“ Die Story hinter dieser Unfallmeldung im Telegramm-Stil ließ sich nicht genauer ermitteln. Sie macht aber erneut deutlich, dass sich Gleitschirmflieger auf die Besonderheiten von Hängegleitern einstellen müssen, wenn sie mit ihnen in der Luft sind. **Der Drachenflieger sieht nach oben gar nichts, zur Flügelinnen-seite fast nichts, fliegt viel schneller und braucht zum Ausweichen doppelt so lange wie ein Gleitschirm.** Das wird auch aus den Zeilen eines Starrflügel-Piloten deutlich: „Durch meine eingeschränkte Sicht im Hängegleiter nahm ich den Gleitschirmflieger erst beim Zusammenstoß wahr. Ich flog direkt in seine Kappe“.

Es ist eine Tatsache, dass bei 2/3 der Kollisions-Unfälle mindestens einer der beteiligten Piloten den anderen bis zum Zusammenstoß nicht wahrgenommen hat. Eine der wichtigsten Lehren ist deshalb, genau damit zu rechnen. Bei plan- oder ahnungslosen, unaufmerksamen oder überforderten Piloten in der Nähe gibt es nur ein Rezept: Abhauen.



 Playlist der aktuellen Lehrvideos auf dem DHV Youtube-Kanal.

Landeeinteilung und Landung

Neben Strömungsabrissen, bodennahen Klappern und Hindernisberührungen ist der häufigste Unfallgrund eine schlampige, oft

zu kleinräumige Landeeinteilung. Steilkurven in Bodennähe und ein instabiler Endanflug führen zu rascher Bodenannäherung und oft zum Crash. **Viele der typischen Landeunfälle könnten vermieden werden, wenn die Piloten auf einen stabilen und geradlinigen Endanflug Wert legen würden.**

Trudeln/Stall/Sackflug

Der deutliche Schwerpunkt von Unfällen nach Strömungsabrissen ist der Landeanflug. Hier ereigneten sich 14 der gemeldeten 22 Vorkommnisse, 5 davon bei Außenlandungen auf Streckenflügen. „Bei Außenlandung aufgrund zu starkem Bremsen und thermisch aktiver Wiese einseitiger Strömungsabriss in ca. 10 m Höhe. Baumlandung wäre sicherer gewesen.“

Die Piloten sind sehr auf die Landung fokussiert, oft in schwierigem Gelände oder bei anspruchsvollen Bedingungen. Kleine Landeflächen oder Hindernisse machen die Situation zusätzlich anspruchsvoll. Deshalb wird beidseitig stark abgebremst oder stark abgebremst gekurvt. „Der Strömungsabriss kam plötzlich und unerwartet. Ich war mit Landen beschäftigt“, beschrieb ein Pilot seine Situation bei einer schwierigen Außenlandung. Nicht selten wird auch der Einfluss des Windgradienten unterschätzt. Wenn der Wind zum Boden hin stark abnimmt, besteht bei stärkerem Anbremsen eine akute Strömungsabriss-Gefahr. Die anderen Strömungsabriss im Landeanflug waren meist Ursache eines Kurvens mit angebremsstem Schirm. Oft sind Anfänger betroffen. Auch hierbei ist der Fokus auf den Landeanflug und die Bodenannäherung gerichtet. Die Flugtechnik, insbesondere das Freigeben der Außenbremse beim Kurven, wird vernachlässigt. Ein Fluglehrer schrieb von einer betreuten Reise: „Weil die Außenbremse nicht freigegeben wurde, drehte der Schirm erst sehr flach in den Queranflug, riss dann unvermittelt ab, drehte negativ weg.“

Vier Piloten meldeten einen Trudel-Unfall beim Thermikfliegen oder Soaren. In drei Fällen war die Innenbremse beim Thermikreisen überzogen worden, einmal erfolgte das Einkreisen mit zu wenig Hangabstand,

beim Zuziehen der Kurve kam es zum einseitigen Strömungsabriss. Insgesamt wurden bei diesen Unfällen 18 Piloten schwer verletzt. Oft sind die Verletzungen sehr schwerwiegend (besonders bei Rückenverletzungen), weil durch das Vorschießen aus Strömungsabrissen eine hohe Energie generiert wird.

Im Artikelarchiv Sicherheit und Technik auf www.dhv.de gibt es einen ausführlichen Bericht zu den Gefahren des Windgradienten und dem richtigen Pilotenverhalten, sowie eine Analyse zu Strömungsabriss-Unfällen im Landeanflug.

Steilspirale/Acro/Kunstflug

Richtig viel Glück hatte ein unerfahrener Pilot, der sich aus einem falsch geflogenen Wingover einen Verhänger einfiel und in den Spiralsturz geriet. Er spiraltete bis zum Aufprall auf den Boden, ohne die Rettung auszulösen und überlebte knapp mit schweren Verletzungen. Ebenfalls in einen Spiralsturz durch Verhänger kam ein anderer Pilot, der das Klappverhalten seines High-Level-B-Schirms über Land testen wollte. Die schnell ausgelöste Rettung sorgte für verletzungsfreie Landung.

Baumlandung/Bauberührung

Fast alle der 49 gemeldeten Baumlandungen gingen glimpflich aus. Ein Pilot schrieb: „Ich hab die Baumlandung genauso gemacht, wie es in der Schulung besprochen worden war. Ich war froh, dass ich wusste, was in dieser Situation zu tun ist.“ Leider ereignete sich ein tödlicher Unfall, bei dem der Pilot versuchte vom Baum herunterzuklettern. In 3 Fällen löste sich der Schirm nach der Baumlandung, bzw. brachen die Äste. 2 Piloten wurden schwer verletzt. Von Piloten, die eine Baumlandung vermeiden wollten, wurden 5 schwer verletzt, weil sie mit dem Außenflügel des Gleitschirms eine Bauberührung hatten und in der Folge mit heftiger Drehbewegung in den Hang oder gegen ein Hindernis geschleudert wurden. Ein Pilot schrieb etwas zum Verinnerlichen: „Alles



flugschule göppingen

ging gut bei der Baumlandung, aber ich hatte Riesen-Probleme an mein Handy zu kommen, um die Bergrettung zu informieren. Ab jetzt kommt das Handy immer in eine leicht erreichbare Tasche am Gurtzeug.“

Weil die britische Insel fast waldlos ist, waren die 5 Gastpiloten aus UK wohl nicht sehr vertraut mit dem Überfliegen von Waldflächen. Jedenfalls landeten 4 von 5 am Kreuzeck/Garmisch gestarteten Piloten in den Bäumen und mussten geborgen werden.

Ein anderer Pilot hatte eine große Suchaktion mit 2 Helis ausgelöst, weil er nach einer Baumlandung verschwunden war. Bitte immer Bescheid sagen, unbedingt auch für den Fall, dass keine Hilfe benötigt wird.

Rettungsgeräteauslösungen

21 Rettungsgeräteauslösungen wurden gemeldet. Die Ursachen waren: Einklapper/Verhänger: 10, Kollision: 4, Sackflug/Trudeln/Stall: 2, Kontrollverlust bei absichtlich eingeleiteten Flugmanövern: 1, Leinenknoten: 1, unabsichtliche Auslösung: 2, Geräteversagen: 1.

15 Piloten blieben unverletzt, bzw. erlitten nur leichte Blessuren, 6 Piloten verletzten sich schwer. Eine Pilotin hatte, nach ca. 250 m Absturzhöhe nach Verhänger-Spirale, die Rettung in so geringer Höhe ausgelöst, dass sie nicht mehr öffnete und zog sich schwerste Kopfverletzungen zu. Zwei andere gingen nach einer Kollision zusammen an einem Retter mit hoher Sinkgeschwindigkeit runter. 3 Piloten hatten einen unkontrollierten Aufprall, weil sich Retter und Gleitschirm gegenseitig in starke Pendelbewegungen brachten. Einer focht mit seinem steuerbaren Rettungsschirm einen regelrechten Kampf aus, weil ihm die Reserve wie wild um die Ohren flog. An der Benediktenwand erlebte ein Gleitschirmflieger einen echten Alptraum. Sein in voller Verhänger-Spirale ausgelöster Retter verfang sich im Gleitschirm (Retterfraß) und öffnete nur zu einem kleinen Teil. Da die Verbindungsleine um den Hals des Piloten verlief, wurde diesem die Luft abgeschnürt. Mehr als 500 Höhenmeter wehrte er sich erfolgreich gegen die Strangulation und landete schließlich in einem

Baum – bis auf ein paar Schürfwunden unverletzt.

Der Retterfraß ist eine große Gefahr, die vor allem bei voll entwickelten Verhänger-Spiralen besteht. Es ist deshalb wichtig, es gar nicht so weit kommen zu lassen. Die Retterauslösung, mit so viel Wurfenergie wie möglich in Richtung Beine, muss schon am Beginn des Spiralsturzes erfolgen. Die Rotationsgeschwindigkeit ist in dieser Phase noch geringer und damit hat der ausgelöste Retter mehr Zeit zu öffnen.

Immer wieder berichten Piloten, dass sie die Rettung nicht mehr ausgelöst haben, weil die Höhe nicht mehr ausreichend war. Dem widerspricht der Bericht eines Gleitschirmfliegers, der, nach Kollision, in ca. 20 m Höhe die Rettung mit Schwung auslöste – und an der voll geöffneten Reserve in einem Baum inmitten einer senkrechten Felswand landete.

Unfälle beim Windenschlepp

Beim Start an der Winde, bzw. beim Steigflug am Seil waren 2017 fünf Unfälle mit Verletzungen gemeldet worden. Im Abflug war es zweimal zum Ausbrechen aus der Schlepprichtung gekommen. Beim zu heftigen Korrigieren der Flugrichtung riss die Strömung einseitig ab und es kam zum Absturz aus geringer Höhe. Beide Male war Seitenwind im Spiel. Schlicht rausgebremst hat sich ein anderer Pilot, dessen Schirm in der ersten Steigflugphase dadurch erst in den Sackflug geriet und dann in einen Fullstall. Die drei genannten Piloten zogen sich schwere Verletzungen zu. Zu einem Seilriss kam es bei einem Passagierflug. Der Pilot landete in Schlepprichtung ein, durch die unzureichende Landevorbereitung in dieser Situation war die Passagierin nicht landebereit und brach sich ein Bein. Trotz technischer Untersuchung durch den DHV konnte der Grund für das Lösen eines Tragegurts aus dem Karabiner während eines Schleppts nicht herausgefunden werden. Wahrscheinlich war der Schnapper des (verkehrt herum eingebauten) Gurtzeug-Karabiners durch die Schlaufe der Textilklinke blockiert gewesen und der Tragegurt konnte sich aus dem Karabiner lösen. ▽



	Anney Sicherheits-training	12.05.-18.05.2018
	Millau	16.06.-24.06.2018
	Allgäu	06.07.-08.07.2018
	Provence	04.08.-12.08.2018
	Ahrntal	29.09.-03.10.2018
	Monaco	27.10.-03.11.2018
	Nepal	01.11.-16.11.2018

Weitere Infos: www.flugschule-goeppingen.de



Mühlhäuserstr. 35 · 73344 Gruibingen
Fon: 07335 - 92 33 02 0 · office@flugschule-goeppingen.de

...mit Sicherheit mehr Spaß am Reisen!

p
r

Einfach nur piepen

Wer keine großen Strecken fliegen und diese dokumentieren möchte, braucht kein teures GPS-Variometer. Das Marktangebot an einfachen Geräten ist besonders groß. Ein Überblick.

Text und Fotos: Lucian Haas

entscheidend. Ein Vario ist immer nur so gut wie der Pilot, der die Töne interpretiert.

Variometer gibt es in den verschiedensten Ausführungen und Preisklassen – zwischen 50 und fast 1.000 Euro. Wer keine vorprogrammierten Strecken abfliegen will, wer seine Flüge nicht auf XC-Onlineseiten dokumentieren oder gar an Wettbewerben teilnehmen will, der kann getrost auf die teuren, hochintegrierten Flugcomputer mit GPS-Chip und ausgefeilter Software verzichten. Einfache Varios, die allein als Thermik- und möglicherweise noch Steigwert- und Flughöhenanzeiger dienen, sind heute typischerweise für unter 200 Euro zu haben.

Display liefert wichtige Infos

Bei den einfachen Varios lassen sich grundsätzlich zwei Klassen unterscheiden: Geräte mit und ohne Display. Piepsen können beide, sodass sie im reinen Thermikflug ihre Funktion genauso gut erfüllen. Dennoch bringt es Vorteile, im Flug auch eine Anzeige am Vario zu haben. Darauf kann man unter anderem ablesen, in welcher Höhe man sich befindet. Das ist wichtig, um beispielsweise sichergehen zu können, nicht in für Gleitschirmflieger gesperrte Lufträume aufzusteigen.

Viele Piloten, gerade auch am Anfang ihrer Thermikfliegerkarriere, wollen gerne wissen, wie schnell sie tatsächlich in der Thermik steigen. Sind es nun 2 oder 4 Meter pro Sekunde? Wie hoch war das maximale Steigen? „Ich hatte 5 Meter pro Sekunde integriert!“ Wer mit solchen Aussagen seinen Kumpels imponieren will, kommt um ein Vario mit entsprechender Anzeige und Flugdatenspeicher nicht herum.

Ein weiterer Vorteil von Varios mit Display liegt darin, dass sie nicht nur das momentane Steigen per Piepton ausgeben, sondern auch einen sogenannten integrierten Vario-Wert liefern können. Dahinter verbirgt sich das über die letzten 10 oder 20 Sekunden gemittelte Steigen, wobei die Integrationszeit in der Regel einstellbar ist. 20 Sekunden sind hier ein guter Wert, weil das etwa der Zeit entspricht, die man durchschnittlich für einen Thermikkreis benötigt. So kann

man am integrierten Steigen erkennen, ob ein zerrissener Bart netto immer noch einen Höhengewinn pro Thermikkreis bringt.

Wer ein Vario mit Display verwendet, muss sich allerdings Gedanken darüber machen, wo und wie er das Gerät am besten in seinem Blickfeld befestigt. Die Klassiker sind: mit einem breiten Band aufs Bein gebunden oder auf ein Cockpit geklettet. Kleinere Vertreter wie das Syride Sys Alti und das Micro Alti Plus von Fairhaven können auch gut an einen Tragegurt geschnallt werden.

Klein aber oho

Varios ohne Display sind deutlich kleiner und leichter. Damit können sie gut direkt am Helm befestigt werden, oder auf einem Klettstreifen am Schultergurt des Gurtzeuges. Grundsätzlich sollte man bei diesen Varios darauf achten, die Geräte möglichst in der Nähe des Kopfes zu platzieren, damit das Piepen auch bei stärkerem Fahrtwind gut hörbar bleibt. Gerade die kleinen Varios haben häufig nicht so potente Lautsprecher oder Piezo-Pieper. Manche sind im Flug nur schlecht wahrnehmbar, wenn man sie auf dem Cockpit montiert.

Viele Piloten nutzen ein kleines Vario als Backup-Gerät, das immer dabei ist und schnell eingeschaltet werden kann, wenn ein „großes“ Instrument einmal versagt. Wer gerne Hike-and-Fly macht, wird freilich auch das geringe Gewicht und Packmaß dieser Vario-Varianten zu schätzen wissen, um sie als einziges Mini-Instrument mit auf den Berg zu tragen.

Bei den Mini-Varios sind zwei Arten der Energieversorgung zu unterscheiden. Es gibt batterie- oder akkubetriebene Geräte und solche mit einer Solarzelle. Wer auf die solare Lösung setzt, muss in der Regel etwas tiefer in den Geldbeutel greifen, wird sich aber so gut wie nie mehr Gedanken um die Einsatzfähigkeit machen müssen. Gerade für Backup-Lösungen ist das sinnvoll.

Die meisten batteriebetriebenen Mini-Varios sind mit Knopfzellen bestückt, deren Energiespeicher typischerweise für mehr als 100 Stunden ausreicht und jahrelang halten kann. Eine Ausnahme stellen das Bluefly-Vario, die Bastellösung eines australischen Entwicklers, und das Fairhaven Micro Vario dar. Deren LiPo-Akkus werden über einen USB-Anschluss geladen.

Das Bluefly-Vario piepst übrigens nicht nur, sondern kann seine Messdaten auch per Bluetooth-Funk an ein Smartphone mit entsprechender Flugsoftware senden. Wegen des erhöhten Strombedarfes der Bluetooth-Verbindung muss das Vario allerdings schon nach einem langen Flugtag wieder aufgeladen werden. Dafür ergibt es freilich, in Kombination mit einem eh vorhandenen Smartphone samt passender App, ein potentes Fluginstrument für kleines Geld (Hinweis: Die in manchen Smartphones eingebauten Luftdruck-Sensoren sind zu träge und ungenau, um sie allein als sensibles Vario fürs Thermikfliegen zu nutzen. Als reine Höhenanzeige taugen sie aber allemal).

Guter Sound gefällig?

Wer nun vor der Entscheidung steht, welches Mini-Vario angesichts des breiten Marktangebotes (siehe Bilder) das passende wäre, sollte nicht nur auf technische Grunddaten achten. Es empfiehlt sich, wenn möglich, den Klang verschiedener Geräte zu vergleichen. Das Piepen der Geräte fällt sehr unterschiedlich aus und reicht von einem angenehm sonoren Klang bis zum arg blechernen Fiepen. Letzteres wird man als Backup im Notfall zwar ertragen, aber nicht unbedingt bei langen Flügen hören wollen. Wichtig ist auch eine Lautstärke, die in mehreren Stufen verstellbar ist, um sie an die unterschiedlichen Anbaupositionen des Varios anpassen zu können. Piloten mit Schwerhörigkeit sei wiederum empfohlen, ein Vario zu wählen, an das man einen externen, direkt im Helm platzierbaren Lautsprecher anschließen kann. Serienmäßig bieten das die Geräte des britischen Herstellers Fairhaven. >

FLYING IS OUR PASSION



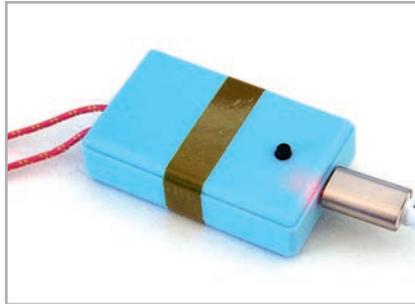
Schirm: Explorer
Ort: Castelo, Brasilien
Foto: Jerome Maupoint



GIN



XCTracer Mini Besitzt zusätzliche Lage-Sensorik für extrem schnelle Ansprache. Systembedingt nicht für Helmmontage geeignet. Soundprofil frei konfigurierbar.
Preis ca. 170 €



Bluefly Vario Liefert per Bluetooth die Steigwerte an Smartphone-Apps. Der Entwickler verschickt vormontierte Bausätze aus Australien.
Preis ca. 65 €



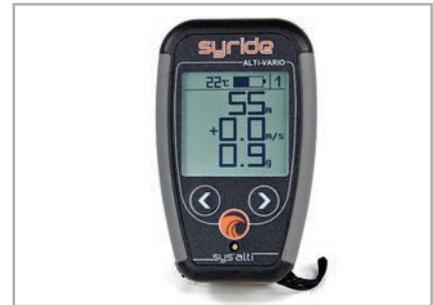
Fairhaven Micro Vario Kleinstes Helm-Vario mit externem Audio-Ausgang, um das Piepen direkt über den Helmlautsprecher abzuspielen.
Preis ca. 90 €



Flytec Sonic Der Klassiker der batteriebetriebenen Helm-Varios. Gedacht zur dauerhaften Montage am Helm. Das Soundprofil ähnelt einem großen Vario.
Preis ca. 119 €



Fairhaven Micro Alti Plus Kleinstes Gerät mit Display, kann am Handgelenk getragen werden. Bietet Audioausgang zum Anschluss eines Helmlautsprechers.
Preis ca. 139 €



Syride Sys Alti V3 Lässt sich am Trageturk befestigen und ist so gut im Blick. Als Besonderheit besitzt es einen G-Sensor zur Messung der Beschleunigungskräfte.
Preis ca. 199 €



Flytec Element Alti Das Basisgerät von Flytec bietet eine leicht konfigurierbare Vario-Sensibilität und liefert mit AA-Batterien bis zu 250 Stunden Laufzeit.
Preis ca. 199 €



Flymaster Vario LS Einsteigergerät mit vielen Features wie einstellbarer Dämpfung, programmierbarem Vario-Sound und Nullschieberalarm.
Preis ca. 189 €



Flymaster Vario SD Features wie das Flymaster Vario LS. Die Größe der Infoboxen im Display kann per Software den eigenen Vorlieben angepasst werden.
Preis ca. 199 €



Variup Nano Extrem leichtes Helm-Vario (nur 16 Gramm). Funktioniert ohne externen Ein-Aus-Schalter. Sensibilität und Sinkton sind einstellbar.
Preis ca. 50 €



Renschler Solario Der Ur-Vater der Helm-Varios mit Solarzelle, seit vielen Jahren bewährt und funktionell noch immer auf der Höhe der Zeit.
Preis ca. 125 €



Stodeus LeBipBip+ Solar-Vario mit eingebautem Akku. Piept ausreichend laut, reagiert sensibel und bietet einen Nullschieberalarm.
Preis ca. 90 €



Syride Sys One Mini-Vario für das Handgelenk. Liefert nicht nur Töne, sondern zeigt auch mit blinkenden LED das Steigen oder Sinken optisch an.
Preis ca. 69 €



Skytraxx Tweety Minimalisten-Vario ohne weitere Einstellmöglichkeiten. Sinkton abschaltbar. Geringe Lautstärke, deshalb Helmmontage empfohlen.
Preis ca. 46 €



SkyBean Vario Günstiges und sehr leichtes Helm-Vario in poppigen Farben. Das Soundprofil kann per USB-Adapter programmiert werden.
Preis ca. 59 €

Die Sache mit dem Sinkton

Die meisten Varios können nicht nur das Steigen mit Tönen anzeigen, sondern auch das Sinken. Typischerweise setzt der Sinkton ab einer bestimmten, bei vielen Modellen auch einstellbaren Schwelle ein, z.B. -3 m/s. Doch was bringt einem das? Die meisten Piloten, vor allem die weniger erfahrenen, werden den brummenden Sinkton vor allem als Ärgernis erleben – weil sie nicht wissen, wie sie darauf reagieren sollen. Zumal das Brummen zusätzlichen Stress verbreitet. Wer sich hier wiederfindet, darf den Sinkton ruhig abstellen. Auch sonst ist es ratsam, die Sinktonschwelle nicht zu hoch anzusetzen. -3 m/s ist da ein guter Richtwert. Wenn der Sinkton ertönt, sollte der Pilot das als Aufforderung verstehen: Bremsen ganz freigeben (vielleicht ist der Schirm im Sackflug), Beschleuniger treten (um schneller aus dem Sinkbereich zu kommen) und zudem vielleicht den Flugweg um 30 Grad nach rechts oder links verlagern, um seitlich aus der Sinkzone hinter einer Thermik auszubüxen. Manche Varios bieten die Option, bei einem sehr geringen Sinken zwischen 0 und -0,5 m/s besondere Nullschieber-Töne auszugeben. Sie zeigen an, dass die Luftmassen um einen herum schon steigen, wobei das Eigensinken des Schirmes noch nicht ganz kompensiert wird. Auf diese Weise kann man eine nahe Thermik früher erkennen und steigträchtigen Linien in der Luft besser folgen.

Wirklich nutzbar sind solche Möglichkeiten am ehesten für Piloten, die schon mehr Erfahrung im Lesen der Luft mitbringen. Gerade Flachland-Streckenflieger, die sich häufiger in Nullschieberzonen kreisend über die Landschaft versetzen lassen, werden davon profitieren. Für Thermikfänger können die Nullschieberpiepser hingegen schnell etwas zu viel an Information liefern. ▽

piep
piep

Aktiv Beschleunigen

Tipps für fortgeschrittene Streckenflieger. Erweitere deinen Geschwindigkeitshorizont!

Text: Ferdinand Vogel



RALF HEUBER IN ANNECY

Der Schirm nickt nach hinten. Auch im Sitzgurt lohnt sich aktives Fliegen durch Gas geben.

Der Umgang mit dem Speedsystem ist unter Gleitschirmfliegern mit Respekt und Angst behaftet. In fast jeder anderen Sportart heißt es „Speed ist Sicherheit“. Nur wir Gleitschirmflieger bremsen uns aus. Spätestens, wenn es im starken Wind mit Turbulenzen zwingend erforderlich wird zu beschleunigen, sind viele ungeübt. Hinzu

kommt, dass stationäres Vollgasfliegen mit gestreckten Beinen die Gefahr des Einklappens erhöht und besonders in turbulenter Luft und in Bodennähe gefährlich ist. Aktives Fliegen über den Beschleuniger hingegen hilft, Klapper zu vermeiden und erhöht die Sicherheit. Moderne Beschleuniger sind sehr leichtgängig und erleichtern das aktive Beschleunigen.

Daher wollen wir uns genauer mit dem beschleunigten Gleitschirmflug auseinandersetzen.

Beschleuniger einstellen

Gerade alte Gurtzeuge machen das Gas geben in der Luft schon von Anfang an zur komplizierten Sache. Was im Liegegurt meist einfach einzustellen ist, wird beim

Sitzgurt manchmal zur kompromissvollen Herausforderung.

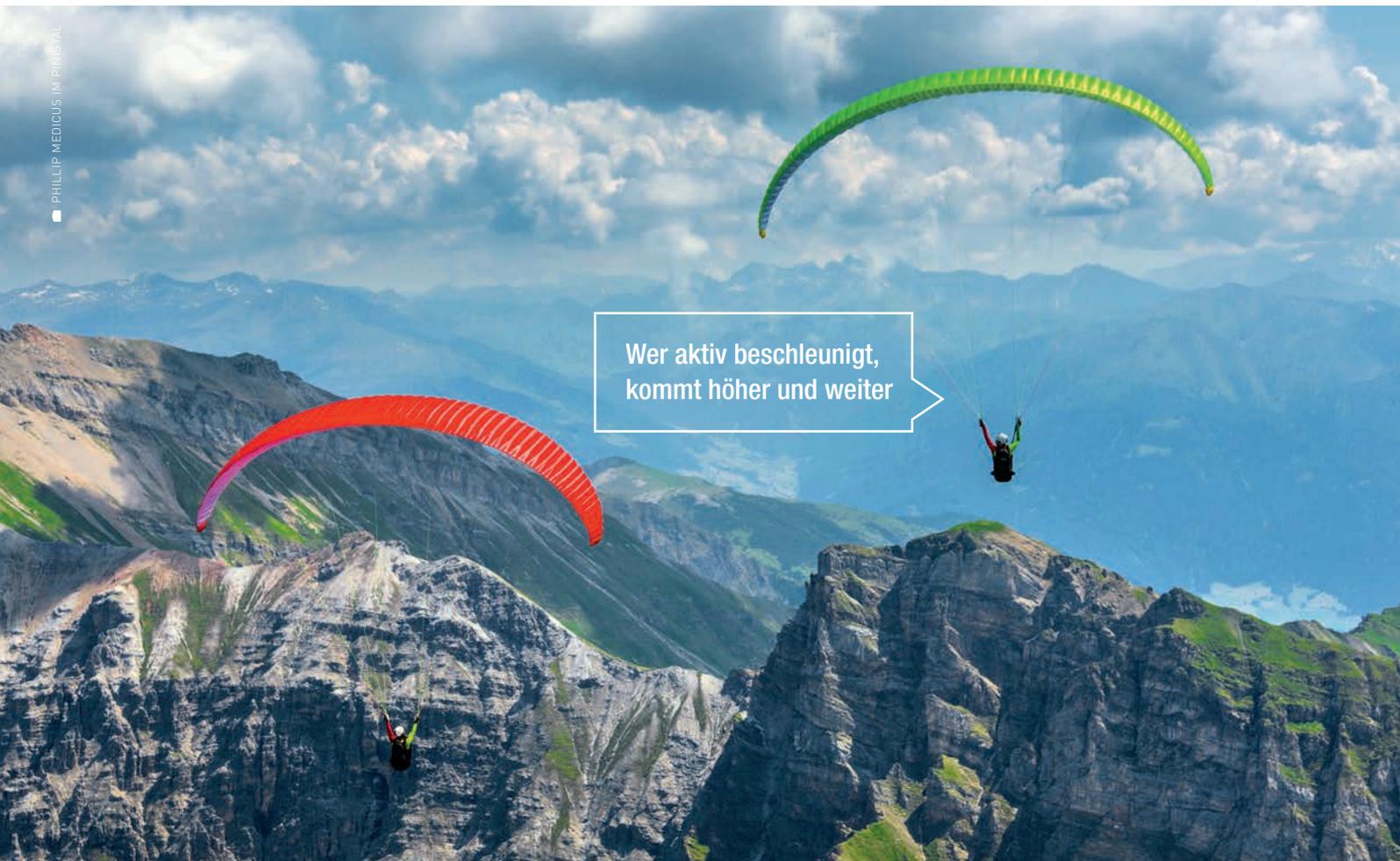
Ein gut eingestelltes Beschleunigersystem muss leichtgängig sein. Die Umlenkrollen dürfen nicht zu klein sein, die Durchführung der Beschleunigerleine muss eine reibungsarme Umgebung bieten, die Position der Umlenkung sollte auch im beschleunigten Flug eine gewohnte Sitzgeometrie zulassen und vor allem muss das Betätigen schnell und ohne händische und optische Hilfe erfolgen

Prinzip. Um Turbulenzen aktiv mit dem Fuß ausgleichen zu können, ist ein leichtes Beschleunigen von ungefähr 1/3 Beschleunigerweg, also ca. 5 cm weniger Beschleunigerrollen, als Ausgangsstellung nötig.

Diese Reisefluggeschwindigkeit zur nächsten Thermik ist abhängig von der Polaren deines Schirmes, deiner Erfahrung im Umgang mit Turbulenzen im beschleunigten Flug und der aktuellen vertikalen, als auch horizontalen Geschwindigkeit der Umgebungsluft.

Im Folgenden wird das Pendel, Gleitschirm/Pilot vereinfacht betrachtet. Wir, als Piloten unter dem Schirm, betrachten lediglich die nickende Bewegung unseres Gleitschirmes. Das Ziel ist, den Schirm konstant über uns zu halten und jeder Nickbewegung sofort entgegen zu wirken.

Kurz Schirmbewegung nach vorne, Beschleuniger lösen.
Schirmbewegung nach hinten, Beschleuniger betätigen.



Wer aktiv beschleunigt,
kommt höher und weiter

können. Die Liste ist lang, doch stimmt nur ein Punkt am eigenen Gurtzeug nicht, wird das schnellere Fliegen ein Rätsel bleiben.

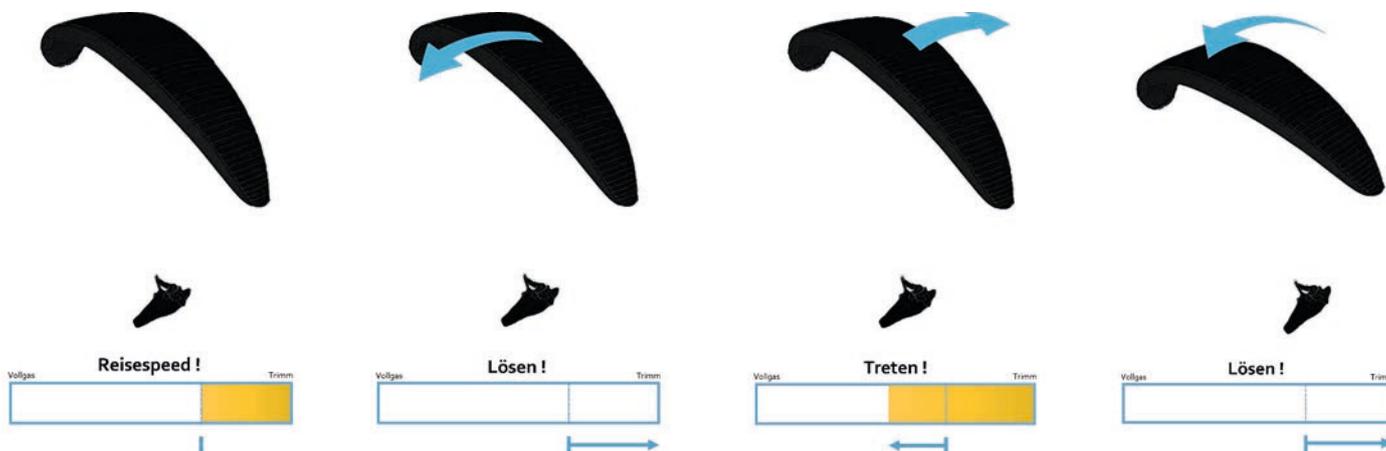
Grundprinzip: Aktiv Beschleunigen

Wer das aktive Fliegen über die Bremsen verstanden hat und anwenden kann, wird sich mit dem aktiven Beschleunigen ebenfalls leichttun - ist es doch fast das gleiche

TIPP Betätigen wir das Speedsystem zu schnell auf die Position der Reisefluggeschwindigkeit, gerät das Gesamtsystem in ein Nicken. Nicken kostet Leistung! Selbst bei Hochleistern macht ein langsames Beschleunigen fast 10 m weniger Höhenverlust aus.

Bewegt sich der Schirm von seiner ruhigen Position über uns nach vorne, verlassen wir die Reisefluggeschwindigkeit und gehen aus dem Gas.

Die Umgebungsluft sinkt hier mehr. Der Schirm muss die Geschwindigkeitsdifferenz ausgleichen, um wieder mehr zu sinken als die Luft drum herum. Er nickt in Folge vor. Durch Erhöhen des Anstellwinkels können wir dem Vornicken entgegenwirken. Bewegt >



Geradeausflug mit Reisefluggeschwindigkeit, ca. 1/3 beschleunigt.

Vornicken: Anstellwinkel erhöhen! Raus aus dem Gas.

Aufstellen: Anstellwinkel verkleinern! Mehr Gas geben.

Schirm ist vorne, bewegt sich vor: Raus aus dem Gas!

sich der Schirm schnell nach vorne, ist unser Lösen des Speedsystems ebenfalls schnell. Je nach Situation/Schirm/... reicht ein schnelles aber nicht vollständiges Lösen aus.

Im umgekehrten Fall: Bewegt sich der Schirm nach hinten, erhöhen wir die Reisefluggeschwindigkeit durch noch mehr Gas geben.

Die Umgebungsluft steigt mehr, oder sinkt weniger als zuvor. Die Überfahrt muss abgebaut werden. Der Schirm richtet sich auf und bewegt sich nach hinten. Um dem entgegen zu wirken, wird Gas gegeben und der Anstellwinkel verringert.

Der Knackpunkt ist, die Beobachtung nicht ausschließlich auf die Position des Schirmes im Raum zu richten, sondern die Bewegungsrichtung des Gleitschirmes zu erspüren. Ist der Schirm hinter uns, reicht es nicht pauschal Gas zu geben. Denn ist die Kappe bereits wieder auf dem Weg vom hin-

■ **betätigter Beschleunigerweg** (dient als Legende der Grafiken)

tersten Punkt nach vorne, muss das Gas wieder gelöst werden. Nur so kann erreicht werden, dass der Gleitschirm über uns zur Ruhe kommt. Wird im Gas geblieben, schießt der Schirm über uns hinweg nach vorne. Wir haben das Pendel verstärkt.

Gleiches gilt, wenn der Schirm nach vorne gependelt war. Ist die Bewegung der Kappe am vordersten Punkt wieder rückläufig, betätigen wir bereits wieder das Speedsystem. Das Ziel ist, den Schirm über uns abzufangen. Wir geben so viel Gas, dass die Nickbewegung beendet wird.

Je nach Turbulenz kann das Nicken schnell und stark ausfallen. Die Korrekturen müssen dann ebenfalls schnell und teils mit großem Weg erfolgen.

TIPP Übe diese Abfolge mental am Boden und stell dir den Ein- und Ausflug einer Thermik vor. Nimm dazu die Arme über den Kopf und simuliere damit die Nickbewegung deines Gleitschirmes. Mit dem Fuß gibst du entsprechend Gas.

Ein- und Ausflug einer Thermik

Mit Reisefluggeschwindigkeit sind wir unterwegs. Turbulenzen kündigen durch einen zeitgleichen Sogeffekt nach vorne die nächste Thermik an. Wir gehen leicht aus dem Gas. Der Anstellwinkel erhöht sich und Turbulenzen haben weniger Chance, ein Einklappen auszulösen.

Die Umgebungsluft fängt an zu sinken. Der Schirm nickt vor, wir gehen rasch aus dem Gas.

Anschließend fliegen wir in den Aufwind-

DIAMONDcross

Tom Grabner DESIGN

ST: STEUERBAR BASIC + HG: NICHT STEUERBAR

12 MODELLE FÜR GS & HG

NEU:
DIAMONDcross
160 ST Tandem
Hike & Fly

CHARLY

BEST OF AIR

www.charly-produkte.de



Schirm ist vorne, bewegt sich zurück: Gas geben!



Schirm ist hinten, bewegt sich weiter zurück: Gas geben!



Schirm ist hinten, bewegt sich nach vorne: Raus aus dem Gas!

bereich ein. Der Schirm stellt sich nach hinten auf. Wir treten mit viel Kraft das Speedsystem, um dem entgegen zu wirken, bis der Schirm beginnt, wieder vom hintersten Punkt über uns zu kommen und lösen rasch und vollständig das Gas. Die restliche Vorenergie der Kappe nutzen wir für die Kurveneinleitung in der Thermik.

Wollen wir den Aufwind verlassen, beschleunigen wir im Kreisen, 180° bevor wir aus der Thermik fliegen, bereits leicht. Beim Rausfallen wird der Schirm in den Abwindbereich vornicken. In dem Moment lösen wir das bisschen Gas wieder. Durch den Übergang von sinkender zu neutraler Umgebungsluft wird sich die Kappe leicht aufstellen. Unser Einsatz, um langsam auf Reisefluggeschwindigkeit zur nächsten Thermik zu gelangen.

Achtung: Beschleunigtes Fliegen in thermischer Luft will geübt sein. Einklapper können bei Pilotenfehler schneller und heftiger ausfallen.

Wann, wie schnell?

Die McCready Theorie ist interessant zu studieren, nur für uns langsame Gleitschirmflieger ist sie kaum anwendbar. Viel zu schnell wäre die richtige Geschwindigkeit: Rolle auf Rolle! An guten Streckenflugtagen sowieso.

Die Grundregeln gelten aber trotzdem. Wer höher ankommen muss, ist mit der Vollgas-Theorie schnell am Boden. Ein Rückenwind oder vermindertes Sinken und der kluge Pilot, der die Reisefluggeschwindigkeit nur leicht über Trimmspeed setzte, kommt noch über den nächsten Grat drüber. Sinkt es allerdings plötzlich deutlich stärker als

normal, oder hat der Gegenwind aufgefrischt und es wird turbulent, kommt nur der trainierte Pilot mit viel und routiniertem Gasgeben ins nächste Tal.

Merke:

Erhöhe die Reisefluggeschwindigkeit, wenn..

- > leichter Gegenwindanteil vorhanden ist.
- > die Umgebungsluft vermehrt sinkt.
- > du sicher bist, den nächsten Aufwind zu erwischen.

Fliege Trimmgeschwindigkeit, wenn..

- > du gerade planlos bist.
- > der Rückenwindanteil stark ist.
- > die Umgebungsluft vermehrt steigt.

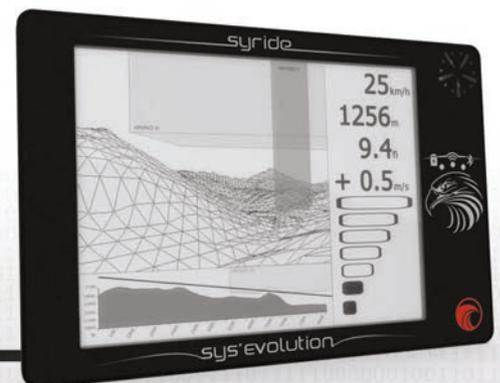
Das Spielen mit den Parametern wird mit der Zeit zu einem gesammelten Bauchgefühl >

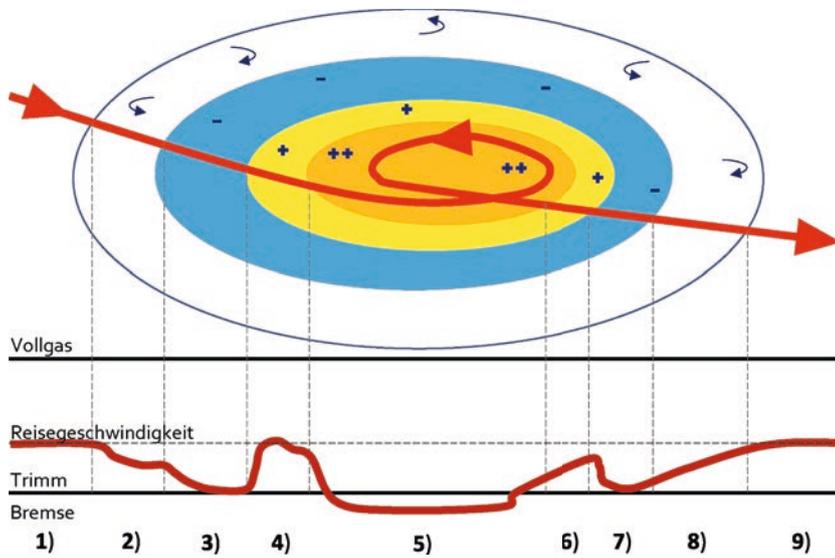
Anzeigen



Revolution beginnt

syrider www.syrider.com





Thermik Ein- und Ausflug

- 1) Zwischen den Thermiken: Reisefluggeschwindigkeit
- 2) Turbulenzen: Anstellwinkel erhöhen
- 3) Einflug sinkende Luft: Vornicken ausgleichen
- 4) Einflug Thermik: Mehr Gas je stärker die Thermik
- 5) Drehen: Schnelles Lösen und Bremse zum Kurbeln
- 6) Beim Verlassen: langsames Vorbeschleunigen
- 7) Einflug sinkende Luft: Vornicken ausgleichen
- 8) Turbulenzen: vorsichtiges Beschleunigen entsprechend der Turbulenzen
- 9) Reisefluggeschwindigkeit wieder einnehmen

wachsen. Zumindest leicht aktiv beschleunigen, lohnt sich gegenüber Trimm fast immer.

Kontrolle bewahren

Während des stationären stark beschleunigten Fluges sind Bremsimpulse tabu. Bei gezogener Bremse zu beschleunigen, ist ungefährlich, verschlechtert aber das Sinken und besonders die Gleitleistung drastisch, z.B. beim Landeanflug und Toplanden eine Option.

Gleitschirme haben die Tendenz, bei einem Bremsimpuls im Gas zu unterschneiden. Zwar müssen die heutigen Gleitschirme diesen Pilotenfehler vertragen, ohne einen Frontklapper auszulösen (Inhalt der Zulassung), aber in turbulenter Luft kann es schnell auch anders aussehen.

Um trotzdem mehr Gespür im beschleunigten Flug zu bewahren, haben alte Wettkampfpiloten ihre Finger an die A-Gurte gedrückt und konnten dadurch die Kräfte an der Kappe besser spüren. Heute nutzt fast jeder die hintersten Tragegurte. Bei einem Zweileiner ist es Standard im Geradeausflug, nur mit den B-Handels zu steuern. Hingegen vertragen nicht alle Dreileiner diese Steuerung. Manche Schirme haben die hintere Ebene geteilt aufgehängt, oder schieben unglücklich zwischen den Ebenen zusammen. Dann lässt sich zwar wenig darüber korrigieren, aber über einen ganz leichten Zug an der hinteren Ebene gewinnt man wieder mehr Gefühl für das, was der Schirm über einem macht.

Achtung: Der Steuerdruck an der hinteren Ebene ist höher und der Steuerweg teils nur wenige Zentimeter lang. Ein Strömungsabriss kann leicht provoziert werden.

Auch jede Korrektur über die hintere Ebene kostet Leistung. Eine Richtungskorrektur ist ohne großen Leistungsverlust über asymmetrisches Beschleunigen realisierbar. Die tiefer gezogene Seite fliegt schneller und die Kurve wird in die entgegengesetzte Richtung erfolgen. Muss konstant asymmetrisch beschleunigt werden, ist es nicht der Seitenwind; selten der Schirm, oft hingegen das Gurtzeug.

TIPP Konstantes Ziehen an der hinteren Ebene für mehr Schirmfeedback kostet übrigens auch beim 2-Leiner Leistung.

Eine Übung: Nicken mit Gas

Achtung: Folgendes am besten in Verbindung mit einem Sicherheitstraining trainieren.

Nicken über das Speedsystem ist nicht die leichteste Übung. Sei dir des aktiven Fliegens über die Bremse bereits im Klaren, bevor du diese Übung angehst.

In ruhiger Luft geben wir Vollgas. Der Schirm nickt vor. Ist die Bewegungsrichtung rückläufig: vollständig lösen, bis der Schirm die Bewegungsrichtung wieder ändert und vom hintersten Punkt anfängt, vor zu kommen. Dann wieder Vollgas geben. Je nach Schirm Modell kann es nun bereits zu einem Frontklapper kommen. Taste dich mit kleineren Ausschlägen an diese Übung heran!

Die Ausleitung erfolgt, wenn der Schirm ganz vorne ist und anfängt, seine Bewegungsrichtung nach hinten zu verändern. Wir geben Gas und verlangsamen dadurch die rückwärtige Bewegung. Ziel sollte sein, den Schirm über uns zu stoppen. Er darf nicht nach hinten pendeln, dann war es zu wenig oder zu zögerliches Gasgeben. Pendelt der Schirm hingegen wieder nach vorne, wäre ein gleichmäßiges Lösen des Beschleunigers das Richtige gewesen.

Es ist nicht das Ziel, an die Grenzen deines Gleitschirmes zu gelangen. Verstehe lieber, wie viel Energie entsteht, bzw. umgesetzt wird, wenn du unterschiedlich viel Gas gibst, oder löst. Beobachte dabei auch, wie sich das Ganze verändert, wenn du schneller und langsamer Gas gibst und löst.

Sinnvolle Anwendung

Bewahre dir den Spaß am Fliegen zu jedem Zeitpunkt in der Luft. Vergiss deshalb nie, genug Bodenabstand zu halten und traue dir und deinem Schirm nicht zu viel zu. Gasgeben lernt man am besten beim Hinterherfliegen. Der Vorflieger visualisiert die Luft, du kannst bei Bedarf frühzeitig das Gas etwas lösen und wirst mit erhöhtem Anstellwinkel durch die Turbulenzen fliegen.

Zu viel Arbeiten über den Beschleuniger gibt es nicht. Bei manchen Vielfliegern muss die Beschleunigerleine nach zwei Saisons bereits gewechselt werden, da sie durchgeschuert ist. Geh also raus fliegen, denke an deinen Beschleuniger und daran: Du kannst nur aktiv fliegen mit Beschleuniger, wenn dieser am Fuß ist. ▽

EONA 2

PROGRESSION GLIDER

5 GRÖßEN

3 FARBEN



WWW.SUPAIR.COM

DESIGNED
IN ANNECY



Flugwetter mit Windy

Die kostenfreie Meteo-Seite Windy.com bietet alle nötigen Informationen für eine gute Flugwettervorhersage. Selbst Thermikqualität und Basishöhen lassen sich damit abschätzen – und das sogar weltweit. Eine Anleitung

Text und Bilder: Lucian Haas

Windy liefert animierte Modellprognosen für die ganze Welt.

Welche Wetterseite im Internet ist die beste? Immer wieder kommen solche Fragen und Diskussionen unter Fliegern und in Foren auf. Es gilt die Regel: Jede Wetterseite ist so gut, wie der jeweilige Nutzer die angebotenen Informationen zu deuten weiß.

Zumindest in puncto Umfang der Wetterdaten und deren nutzerfreundlichen Aufbereitung ist derzeit Windy.com eine der hilfreichsten Quellen, die im Internet frei zur Verfügung stehen. Zudem gibt es die Seite auch als App für iOS und Android-Smartphones, mit gleichem Informationsumfang. Nur die Bedienung am Bildschirm ist da etwas weniger intuitiv.

Windy führt einem das Wetter besonders anschaulich vor Augen. Und für Flieger besonders wichtig: Viele Wetterdaten stehen nicht nur für das Bodenniveau, sondern auch für höhere Atmosphärenschichten zur Verfügung. Wie stark bläst der Wind auf 3.000 Meter Höhe? Wie entwickelt sich die Wetterlage in den nächsten Tagen? Windy

zeigt all das, auf Wunsch sogar als eine Art Wetterfilm im Zeitraffer. Wie man die Seite für eine einfache Flugwetterprognose einsetzen kann, sei im Folgenden beschrieben.

Grundeinstellungen und Bedienung

Wer Windy regelmäßig nutzt, sollte die Darstellung und die Auswahl der Modellvariablen auf seine Bedürfnisse hin anpassen. Windy merkt sich die Einstellungen in Form eines Cookies. So empfiehlt es sich beispielsweise, die „Partikelanimation“ (Windspuren) und die Darstellung des Drucks (Isobaren bzw. Isohypsen) grundsätzlich einzuschalten. So erkennt man sehr schön den Zusammenhang zwischen Luftdruckverteilung und Wind.

Windy bietet darüber hinaus einen großen Satz an Wettervariablen, die man einzeln ein- und ausblenden kann. Für eine gute Flugwettervorhersage für Gleitschirm- und Drachenflieger reicht folgendes Grundsetting: Wind, Regen, Temperatur, Taupunkt, Feuchtigkeit und Wolken.

Wer Windy vor allem am PC und nicht am Smartphone nutzt, der tut gut daran, die eingebaute Tastatursteuerung zu erlernen. Denn damit lässt sich die Bedienung sehr vereinfachen und beschleunigen:

Cursor rechts/links: verschiebt den Zeitpunkt der Prognose je nach Modell um drei Stunden (ECMWF, NEMS) oder eine Stunde (ICON, GFS) nach vorn bzw. zurück.

Cursor hoch/runter: springt zur nächsten Meteo-Variable in der Vorauswahlliste. So kann man z.B. schnell zwischen Temperatur und Taupunkt umschalten.

Bild hoch/runter: springt zur nächsten Höhenschicht des Wettermodells. Das funktioniert nur für höhenabhängige Variablen wie Wind, Temperatur, Feuchtigkeit etc.

Windy bietet eine Auswahl von mehreren Wettermodellen. Für Europa sind das ECMWF, GFS, ICON und NEMS. Das europäische Globalmodell ECMWF ist dabei die Standardeinstellung. Es empfiehlt sich, in der Regel bei diesem Modell zu bleiben, da es derzeit weltweit als das zuverlässigste gilt,

vor allem wenn man mehr als drei Tage in die Zukunft schaut. Die weiteren Modelle kann man bei Bedarf zum Vergleich heranziehen, um abschätzen zu können, wie sicher eine Prognose eintreffen dürfte. Doch dazu später mehr.

Schneller Fliegbarkeits-Check

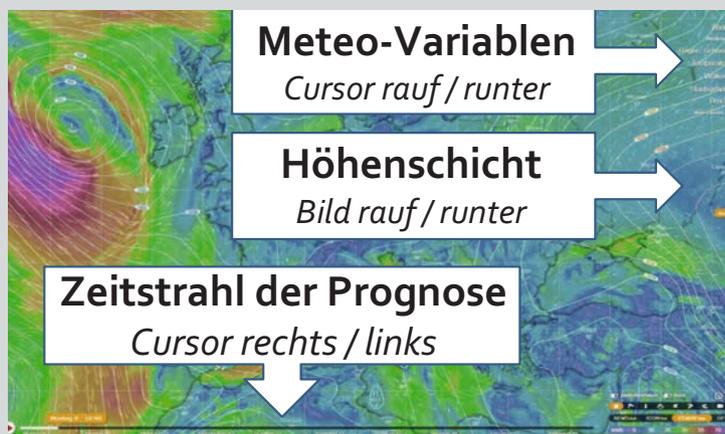
Will man nun das Flugwetter checken, geht es als erstes um die Frage, ob man an einem bestimmten Tag überhaupt ans Fliegen denken könnte. Dafür sollte es trocken sein (kein Regen) und der Wind in allen relevanten Höhenschichten nicht zu stark blasen. Um das zu prüfen, wählt man als erstes in einer großräumigen Zoomstufe (z.B. ganz Europa) die Variable Wolken, da sie auch eine Darstellung von Niederschlagsgebieten integriert (s. Grafik Wolken). So erkennt man schnell, wo aktuell bzw. an einem gewählten Termin die Schlechtwettergebiete liegen, die man meiden sollte. Liegt die eigene, potenzielle Flugregion an dem Tag im Trockenen, kann man mit dem Check der prognostizierten Windwerte fortfahren. Eindeutig verregnete Gebiete kann man für den jeweiligen Tag getrost fürs Fliegen abschreiben.

Auch wenn kein Regen angezeigt wird, sollte man natürlich die Wolken berücksichtigen. Je weißer und damit dichter die Bewölkung dargestellt wird, desto weniger wird die Sonne am Boden für Wärme und Thermik sorgen.

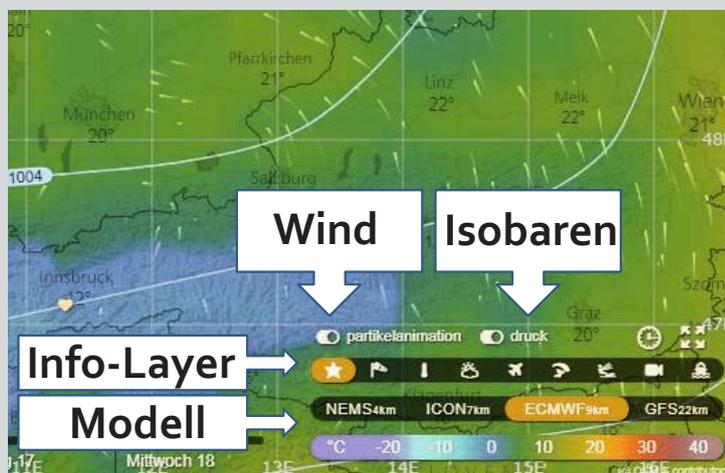
Als nächstes prüft man die Windprognosen für die beabsichtigte Flugregion. Hier hilft die Farbabstufung der Darstellung von Windy ungemein. Alles was blau oder leicht blaugrünlich erscheint, liegt noch im fliegbaren Bereich der Gleitschirme (<20 km/h). Je grüner es wird, desto grenzwertiger werden die Windbedingungen. In gelben oder gar roten Bereichen sollte man sicherheitshalber von vornherein aufs Fliegen verzichten (s. Grafik Wind).

Extrem wichtig ist es, nicht nur den Bodenwind, sondern auch den Wind in darüber liegenden Höhenschichten zu prüfen. Denn für unsere Sicherheit ist der Höhenwind entscheidender als der Bodenwind! Bewährt hat sich die Methode, zumindest den Höhenwind in rund 500 Meter über Grund und in 1.000 Meter über Grund zu checken. Bei thermischer Durchmischung muss man damit rechnen, dass der Höhenwind in Form böiger Abwinde impulsartig nach unten durchgereicht werden kann.

Für die zu erwartende Böenstärke gilt folgende Daumenregel (die sich vor allem im Flachland und den Mittelgebirgen bewährt hat): Der Wind in 500 Meter über Grund (AGL) kann in voller Stärke, der Wind in 1.000 Meter AGL noch in zwei Drittel seiner Stärke als Böe auf Startplatzhöhe wirksam werden (s. Grafik Böenstärke). An Tagen, an denen ein Bodenwind am Startplatz von 10-15 km/h vorhergesagt wird, der Höhenwind in 500 Meter über Start allerdings schon deutlich über 20 km/h oder gar über >



↑ **Tastatursteuerung:** Windy lässt sich am PC besonders schnell über bestimmte Tasten bedienen.



↑ **Grundeinstellung:** Windy sollte am besten so eingestellt werden, dass die Windanimation und die Druckverteilung immer angezeigt werden. Das ECMWF-Modell ist eine gute Wahl.



↑ **Wolken:** Anhand der Darstellung der Wolken- und Niederschlagsgebiete lassen sich schnell Schlechtwetterzonen erkennen und als Flugregionen ausschließen.

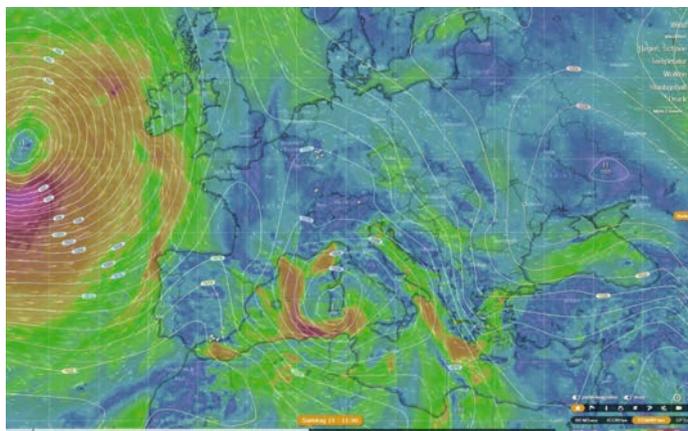
30 km/h liegt, muss man mit entsprechenden Böen und auch turbulenten Verhältnissen in der Luft rechnen. Das gilt es bei seiner Startentscheidung zu berücksichtigen. Idealerweise sollte der Wind mit der Höhe nicht mehr als 5 km/h pro 500 Höhenmeter zulegen!

Die gerade genannte Daumenregel ergibt übrigens viel praxisnähere Schätzwerte für die Böenstärke, als die von den Modellen errechnete und auch von Windy angebotene Variable Böen. Vor allem die vom ECMWF-Modell errechneten Böenwerte liegen in der Regel viel zu hoch und sollten nicht als Maßstab dienen. Es ist eine Schwäche dieses ansonsten sehr guten Modells.

Wer in den Alpen oder anderen hohen Gebirgen fliegen geht, ist gut beraten, bei den prognostizierten Höhenwinden deutlich konservativer vorzugehen. Die Windstärke auf Kammhöhe sollte am besten 10 km/h nicht übersteigen, um nicht mit großräumigen Lee-Effekten kämpfen zu müssen. Als Annäherung der Kammhöhe kann man im Alpenrandbereich auf die Windy-Windhöhen von 1.500 m (850 hPa) bzw. 2.000 m (800 hPa) zugreifen, entlang des Alpenhauptkammes auf 3.000 m (700 hPa). Die besten Flugtage in den Alpen sind solche, bei denen die Windwerte in allen Höhenschichten bis mindestens 3.000 Meter im blauen bis hellblauen Bereich bleiben.

Thermikabschätzung

Zeigen die Windwerte fliegbare Bedingungen, kann man als nächstes mit Windy auch eine ungefähre Abschätzung des Thermikpotenzials eines Tages machen. Windy liefert keine ausgefeilten Thermikprognosen, wie sie von Seiten wie Alptherm, Meteo-Parapente oder Top-Meteo

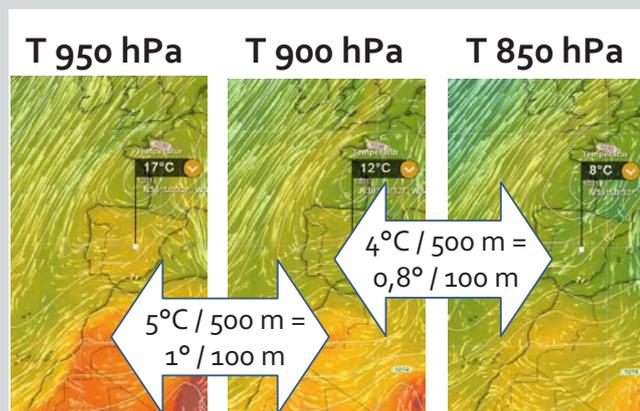


↑ Wind: Anhand der Farben erkennt man schnell unfliegbare Starkwindgebiete. Ideal sind Regionen, die nur bläulich und maximal leicht grünlich erscheinen. Gelb und rot sind tabu.

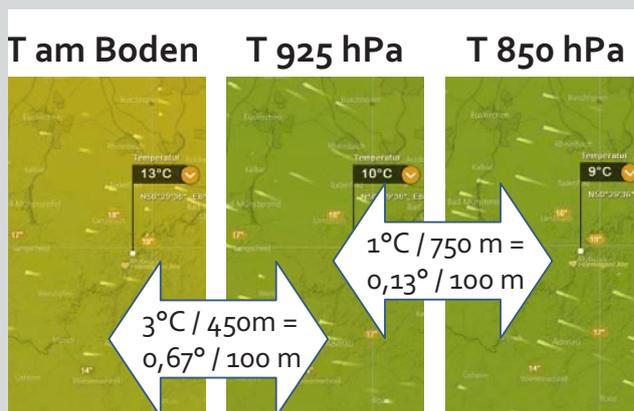
Bodenwind Wind 925 hPa Wind 850 hPa



↑ Böenstärke: Sie lässt sich anhand der Höhenwinde abschätzen. Der Wind 500 Meter über Grund kann voll, der Wind 1.000 Meter über Grund noch in zwei Drittel seiner prognostizierten Stärke bis zum Boden durchschlagen.

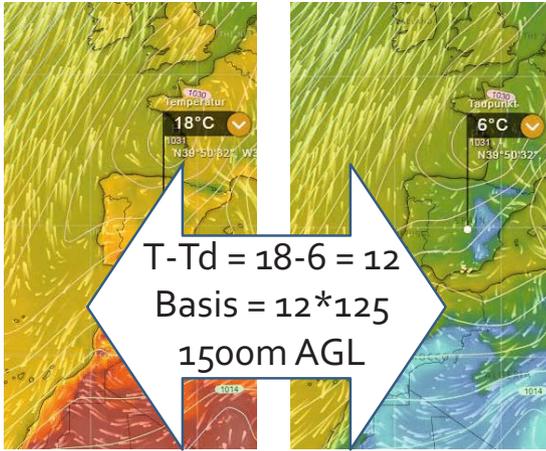


↑ Gute Thermik: Ein guter Thermiktag in Spanien. Der Temperaturgradient, gerechnet für zwei Höhenschichten á 500 Meter liegt laut Prognosen zwischen 0,8 und 1 °C pro 100 Meter.



↑ Schlechte Thermik: Der Gradient in Bodennähe ist noch nutzbar, doch die Blasen werden oben raus durch einen schlechten Temperaturgradienten massiv ausgebremst.

Basishöhe = (T-Td) x 125



↑ Basishöhe: Die Höhe der Wolkenbasis lässt sich anhand der Angaben von Temperatur und Taupunkt errechnen.

angeboten werden. Doch für eine hilfreiche Einschätzung der besseren und schlechteren Thermiktage reichen die angebotenen Daten allemal.

Für die Thermikabschätzung in Windy nutzt man die Prognosen der Temperatur auf verschiedenen Höhenschichten. Daraus lässt sich der Temperaturgradient näherungsweise ableiten. Das Vorgehen ist wie folgt: Man wählt Temperatur als Variable und klickt dann in der Karte in jene Region, für die man das Thermikpotenzial ermitteln will. Windy zeigt nun für diesen Punkt den Temperaturwert laut Modell an. Als Zeitpunkt wählt man am besten den frühen Nachmittag, z.B. 14 Uhr des relevanten Tages.

Nun vergleicht man die Temperaturprognosen für zwei Höhenschichten, die rund 1.000 Meter auseinander liegen. Im Flachland bzw. Mittelgebirge empfehlen sich dafür die Höhen von 500 Meter und 1.500 Meter (als Druckhöhen sind das 950 bzw. 850 hPa), im inneren Alpenraum typischerweise 2.000 und 3.000 Meter (800 bzw. 700 hPa). Die jeweilige Temperaturdifferenz (z.B. T in 1.500 m minus T in 500 m) teilt man durch zehn und erhält so den Temperaturgradienten pro 100 Meter.

Tage mit einem Gradienten von -0,9 bis -1 °C pro 100 Meter versprechen sehr gute Thermik, bei -0,6 bis 0,8 °C pro 100 Meter ist die Thermik für Gleitschirme noch immer gut nutzbar und v.a. angenehm zu fliegen. Bei Werten um -0,5 °C pro 100 Meter fällt die Thermik eher schwach aus. Bei weniger als -0,5 °C muss man damit rechnen, dass die Thermik in der Regel zu stumpf sein wird, um sie mit dem Gleitschirm noch nutzen zu können (s. Grafiken gute bzw. schlechte Thermik).

Selbst die Höhe der Wolkenbasis lässt sich – zumindest im Flachland und den Mittelgebirgen – mit Windy näherungsweise sehr einfach bestimmen. Dafür wählt man wieder als Zeitpunkt den frühen Nachmittag, klickt an einem Punkt in die Karte und betrachtet auf Bodenhöhe die Modellangaben zu Temperatur (T) und Taupunkt (Td). Die Basishöhe über Grund (AGL) ergibt sich mit einer einfachen >



00136 Performer Summer

- Winddicht und atmungsaktiv
- Oberhand aus Softshell
- Innenhand aus griffigem Digital-Carbon Fibre
- Extra lange Stulpe
- Pulswärmer aus Neopren
- verstärkter Daumenbereich
- Reflektorstreifen an den Fingern
- Touchfunktion
- Anziehhilfe
- Waschbar bis 30°C

€ 36,90
UVP



00126 Softshell

- Winddicht und atmungsaktiv
- Oberhand gut isoliert durch Neopren
- Innenhand aus griffigem Digital-Carbon Fibre
- Extra lange Stulpe reduziert das Auskühlen des Pulsbereichs
- Verstärkter Daumenbereich
- Pulswärmer
- Touchfunktion
- Waschbar bis 30°C

€ 42,90
UVP

Erhältlich im Fachhandel oder unter www.chiba.de





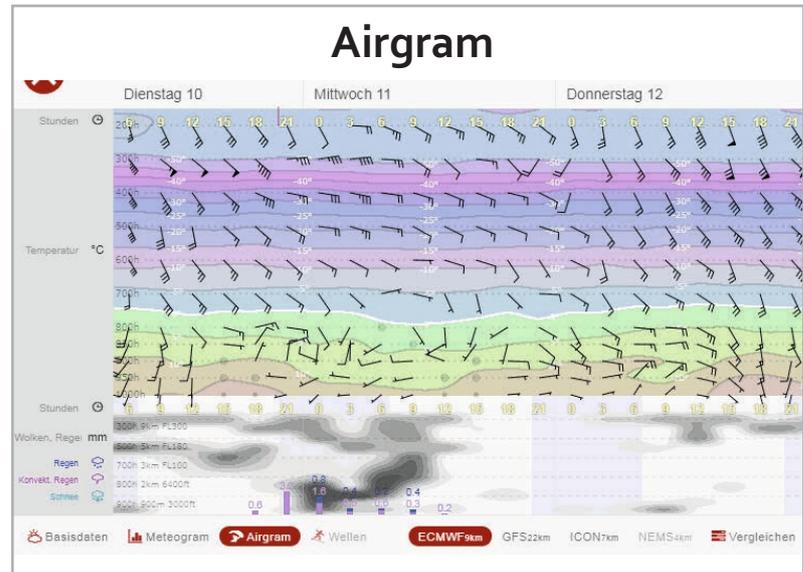
Die erste Adresse
für den
besten Retter

ALFAcross*115

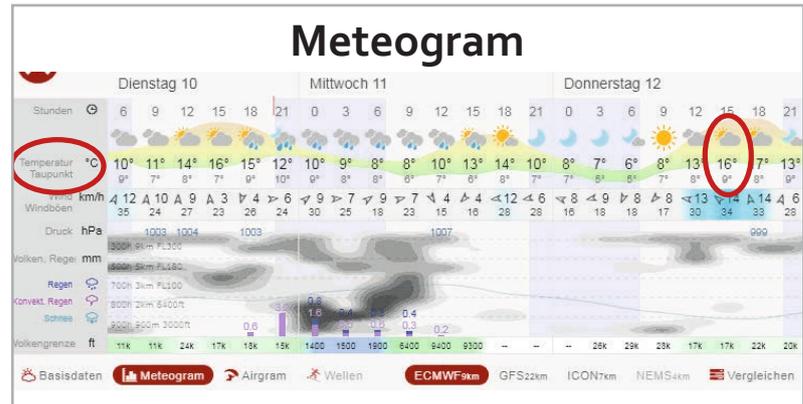
LTF/EN 115 kg
Sinken: 5,41 m/sek
Gewicht: nur 1,23 kg

Nur in den besten
Flugschulen erhältlich

www.gleitschirm-retter.at
office@gleitschirm-retter.at

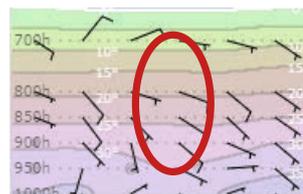


↑ Airgram: Die beste Form einer Punktprognose für Flieger zeigt auch die Wind- und Temperaturentwicklung in den verschiedenen Höhenschichten.

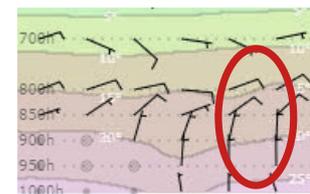


↑ Meteogramm: In dieser Form der Punktprognose von Windy werden auch Daten wie Temperatur und Taupunkt (rot umringelt) sowie der Druckverlauf angezeigt.

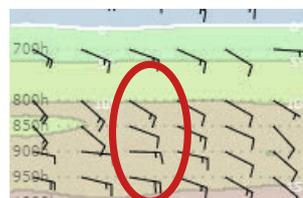
Temperaturschichtung



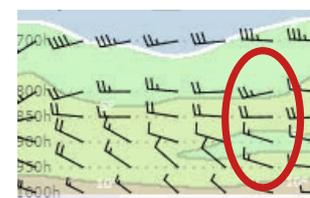
gute Thermik



schwache Thermik



kaum Thermik



Inversion

↑ Temperaturschichtung: Je dichter die Farbschichten im Airgram übereinander liegen, desto besser ist der Temperaturgradient und die Thermikentwicklung.

Eine Marke die begeistert!

Airspeed 1®

Formel: Basis (AGL) = (T-Td) x 125. Ein Beispiel: Bei einer Temperatur von 18 °C und einer Taupunkttemperatur von 6 °C ergibt sich so eine Basishöhe von 1.500 Meter über Grund (s. Grafik Basishöhe). Das heißt: Liegt das Gelände, über dem ich fliege, im Durchschnitt 300 Meter hoch, so läge die zu erwartende Basishöhe an diesem Tag auf rund 1.800 Meter MSL.

Punktprognosen

Eine der Stärken von Windy besteht darin, dass man neben den zoombaren Wetterkarten für jeden Ort oder Startplatz auch punktbezogene Prognosen abfragen kann, deren Darstellung gleich mehrere Tage umfasst. Dafür klickt man wiederum mit der Maus an entsprechender Stelle in die Windy-Karte (bzw. verschiebt bei der Smartphone-Version die Karte an die passende Stelle) und aktiviert den erscheinenden gelben Pfeil. Nun öffnet sich die Punktprognose als sogenanntes Meteogramm.

Windy bietet hier gleich drei verschiedene Darstellungen zur Auswahl. Die aus Fliegersicht nützlichste ist das sogenannte Airgram. Nur hier werden auch Daten aus höheren Atmosphärenschichten dargestellt. Doch auch die Varianten, Basisdaten und Meteogramm, können hilfreich sein.

Aus einem Airgram kann man direkt die Stärke und Richtung des Höhenwindes im Verlauf der nächsten Tage herauslesen. Die Höhe ist dabei auf der Y-Achse wie in der Meteorologie üblich als sogenannte Druckhöhe abgetragen. Dabei entsprechen 1.000 hPa Meereshöhe, 950 hPa sind 500 Meter, 900 hPa 1.000 Meter, 800 hPa bedeuten 2.000 Meter und 700 hPa sind 3.000 Meter (s. Grafik Airgram).

Das Airgram erlaubt zudem eine Abschätzung der thermischen Qualität eines Tages. Die Temperaturschichtung lässt sich anhand der Farbbänder erkennen, die jeweils in Stufen von fünf Grad Celsius die Farbe wechseln. Je breiter die einzelnen Farbbänder sind, desto schlechter ist der Temperaturgradient. Idealerweise sollte alle 500-800 Höhenmeter ein neues Farbband beginnen. Ist ein Band zur thermischen Zeit (Mittag und Nachmittag) in der Darstellung immer noch breiter als 1.000 Höhenmeter, ist der Gradient schlechter als -0,5 °C/100 m und somit kaum nutzbare Thermik zu erwarten.

Die dickere weiße Linie in dem Diagramm kennzeichnet übrigens die Höhe der Null-Grad-Grenze. Es ist ein guter Anhaltspunkt, um schnell abzuschätzen, ob man nicht doch die dickeren Handschuhe einpacken sollte.

Um die ungefähre Höhe der Wolkenbasis zu erkennen, braucht man im Airgram nur die Wolkendarstellung in den tieferen Stockwerken anzuschauen. Wenn dort am Nachmittag Wolken angezeigt werden, legt man durch die Mitte des jeweils dunkelsten Teils der Wolke eine gedachte horizontale Linie und liest links >

Herren-Flugoverall „San Remo“



€ 139,-

Flughandschuhe



TOUCHSCREEN
ready

€ 49,00

Bezugsquellen:

Planet-Para.de

Augustaanlage 38, 68165 Mannheim, Tel.: 0179 5014142

Flugschule Hochries, Robert Niederreuther

Flintsbacher Str. 6, 83098 Brannenburg, Tel.: 08034 6079618

Afs Flugschule GmbH

Fritzlarer Str. 12, 34537 Bad Wildungen, Tel.: 0171 7722516

Papillon Paragliding

Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld (Rhön), Tel.: 06654 7548

Papillon Gleitschirm-Flugschulen Hochsauerland

In der Liemecke 3, 59939 Elpe-Olsberg, Tel.: 02983 9740533

PARA-ZONE, Andreas Maucher

Gartenstraße 1a, 77731 Willstätt, Tele.: 07852 4818043

Fly Hohe Wand, Postlstraße 77, 2724 Hohe Wand, Österreich

Tel.: +43 650 3000584

Hot Sport Sportschulen GmbH

Am Weimarer See 10, 35096 Weimar (Lahn), Tel.: 06421 972370

Flugschule Hirondelle

Untergasse 27, 69469 Weinheim, Tel.: 01511 8836000

Oase Flugschule Peter Geg GmbH

Am Auwald 1, 87538 Obermaiselstein, Tel.: 08326 38036

Moselglider Gleitschirmschule & Shop

Im Handwerkerhof 9, 54338 Schweich, Tel.: 0179 7842871

Flugschule Rhein-Main-Neckar

Nächstenbacher Str. 2, 69488 Birkenau, Tel.: 0179 1037898

Check & Fly, Wolfgang Funk

Alte Bahnhofstraße 3, 86972 Altenstadt, Tel.: 0173 5886281

Voss Bike Line GmbH

Abt.: Flugsport-Produkte

Mobil: 0172/9455902

Tel.: 06263/42020

Burg-Dauchstein-Str. 2-5

74862 Binau

levior-online.de

an der Y-Achse die zugehörige Höhe ab. Wichtig: Bei diesem Verfahren geht es nicht darum, die Basishöhe auf den Meter genau vorherzusagen, sondern sehr schnell erkennen zu können, ob ein Tag eher mit relativ hoher oder niedriger Basis aufwarten kann.

Im sogenannten Meteogramm als Punktprognose liefert Windy auch weitere Daten zu Temperatur und Taupunkt (s. Grafik Meteogramm). Daraus lässt sich nach der schon beschriebenen Formel die Basishöhe auch näherungsweise errechnen. Im Meteogramm ist zudem die Entwicklung des Luftdrucks über die Zeit als Kurve dargestellt. Das ist interessant, um einzuschätzen, ob eine Wetterlage eher zur Labilisierung (fallender Luftdruck) oder Stabilisierung (steigender Luftdruck) tendiert.

Prognosesicherheit

Die Prognosen der Wettermodelle sind nicht bei allen Großwetterlagen gleich gut und zutreffend. Es gilt die einfache Regel: Je besser die verschiedenen Modelle in ihren Lösungen für einen bestimmten Tag übereinstimmen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Wetterentwicklung auch tatsächlich so kommen wird. Windy erlaubt einen sehr einfachen Modellvergleich – auf zwei unterschiedliche Weisen.

Bei Variante 1 betrachtet man einfach die Übersichtskarte und schaltet per Mausklick zwischen den verschiedenen Modellen hin und her. Je stärker die angezeigten Strömungsmuster und die groß-

räumige Verteilung der Wolken- und Regengebiete voneinander abweichen, desto weniger sollte man der gezeigten Wetterentwicklung eines speziellen Modells Glauben schenken. Denn es herrscht offenbar größeres Chaos in der Wetterküche. Sehen alle Lösungen hingegen sehr ähnlich aus, kann man stärker darauf vertrauen.

Variante 2 nutzt wiederum die Punktprognosen von Windy. Dort gibt es sogar extra die Option „Vergleichen“. Es öffnet sich eine Darstellung der Basis-Wetterdaten der nächsten fünf Tage für den gewählten Punkt, und zwar von allen Modellen parallel. Je einheitlicher hier die Prognosen aussehen, auch in puncto Windrichtung, Winddrehungen im Tagesverlauf, Niederschlag etc., desto sicherer kann man von einer entsprechenden Wetterentwicklung ausgehen. Zeigen sich hingegen eklatante Differenzen, sind die Prognosen wieder mit entsprechender Vorsicht zu genießen. ▢



Anzeige



MENTOR 5 – Überfliegt Grenzen

Mehr Leistung, ein präzises Handling und ein beruhigendes Fluggefühl: Der MENTOR 5 ist die konsequente Weiterentwicklung des Meisters seiner Klasse. Die hohe Leistung ist zugänglicher und für Aufsteiger leichter zu erfliegen. Der MENTOR 5 überfliegt Grenzen.

Der Maßstab unter den XC-Schirmen (EN/LTF B)

Besuche www.nova.eu/mentor-5 und finde mehr heraus über den ausgewogenen Streckenjäger.

NOVA



TEQUILA

intermediate
LTF09: B | EN: B

In jeder Lage beherrschbar -
Der Tequila 5 wird meinem
Namen gerecht!

Felix Ohnesorge
Werkstattmitarbeiter
Genusspilot



Foto: Tristan Shiu

PURE PASSION FOR FLYING



skywalk.paragliders



skywalkparagliders

www.skywalk.info

SKYWALK



Gleitschirmfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Fluggelände Bremm – neue Gästeregelung

Der Vorstand der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn hat eine neue Gästeregelung für das Fluggelände in Bremm beschlossen: Ab sofort ist das Fluggebiet an Wochenenden, Feier- und Brückentagen nur noch Vereinsmitgliedern vorbehalten. Unter der Woche sind Gastflieger - wie bisher - herzlich willkommen.

In der vergangenen Saison 2017 ist eines der besten thermischen Fluggebiete am Calmont in Bremm an günstigen Tagen so rege von Gastfliegern frequentiert worden, dass man am Startplatz mit Wartezeiten von bis zu 1 ½ Stunden rechnen musste. Dieser Umstand hat dazu geführt, dass viele vereinsinterne Piloten auf Grund des Andrangs selbst nicht mehr in Bremm fliegen konnten und wollten. Weiterhin wurde seitens einiger Gastflieger die Parkregelung und die Wahl der Landeplätze sehr individuell gehalten und führte zu Beschwerden von Anwohnern. Dies war so für den Verein leider nicht mehr tragbar.

Da der Vorstand der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn in erster Linie im Interesse der eigenen Vereinsmitglieder und dem Erhalt des Fluggebietes handeln muss, hat er sich nach langer Diskussion schließlich dazu entschlossen, ähnlich wie bei anderen Vereinen, eine Gastflugregelung einzuführen.

Fliegerfest an der Mosel

Am Wochenende 25./26. August findet das jährliche Fliegerfest in Lasserg an der Mosel gegenüber von Burgen statt. Organisiert wird das Fest von den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn in Zusammenarbeit mit dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge. Den Fliegern stehen neben unserem Südost ausgerichteten Naturstart auch zwei Doppeltrommel-Winden zur Verfügung. Ein Shuttlebus sorgt für den schnellen Rücktransport vom Landeplatz zum Festgelände.

Verschiedene Aussteller werden wieder Testschirme und Gurtzeuge zur Verfügung stellen.

Kostenlose Campingplätze gibt es auf dem angrenzenden Sportplatz.

Uwe Lochmann

www.thermik4u.de/verein



Von links: Klaus Römer (Flugfreunde Ulm-Donautal), Ralf Straub (Gleitschirmflieger Urenschwang), Albert Schneider (Gleitschirmclub Oberschwaben), Daniel Naschberger (Referent), Rainer Epp (Gleitschirmclub Oberschwaben)

Gleitschirmclub Oberschwaben

Wetterseminar war ein voller Erfolg

Ende Februar fand das Wetterseminar mit Daniel Naschberger in Laupheim statt.

Organisiert wurde es Vereins /Club übergreifend von den Vereinen Flugfreunde Ulm-Donautal, Gleitschirmflieger Urenschwang und dem Gleitschirmclub Oberschwaben. Durch Platzierung des Wetterseminar-Termins auf der DHV Homepage waren insgesamt mehr als 70 Personen anwesend, darunter auch Nichtmitglieder.

Daniel Naschberger begann mit der Vorstellung seiner Person, es wurde gleich sehr deutlich, dass dieser junge Mann sich nicht nur mit dem Wetter, sondern auch mit dem Gleitschirmfliegen sehr gut auskennt. Daniel informierte über das großskalige Wetter: die globale Zirkulation, die Hoch- u. Tiefdruckgebiete, die Wolkenarten, die Fronten und die Idealzyklone. Das kleinskalige Wetter mit den Themen Stabilität, Thermik, Überentwicklungen – Gewitter, thermische Windsysteme und Föhn fand besonders viel Interesse und es wurden viele Fragen gestellt. Die Wetteranalyse mit Wettermodellen und Probleme mit der modellhaften Welt und der Interpretation von Modellkarten hat er sehr anschaulich erklärt. Wichtig war auch für viele die CTR Innsbruck, mit den für Gleitschirmflieger wichtigen Zonen.

Fazit: Es wurde Fachwissen über das Wetter vermittelt, das auch für alte Hasen noch tiefgreifende Informationen bot.

Renate Baier

www.gleitschirmclub-oberschwaben.de



Gleitschirmclub Colibri Freiburg

Spende an Bergwacht Freiburg

Nach nahezu einstimmigem Beschluss der Mitglieder überreichte der Club bei der Mitgliederversammlung 2018 der Bergwacht, Ortsgruppe Freiburg vertreten durch David Vaulont, eine Spende in Höhe von 500,-€. Mit dieser Spende soll die Dankbarkeit für die Hilfe in brenzlischen Situationen sowie für die unersetzliche und großartige ehrenamtliche Arbeit zum Ausdruck gebracht werden. Bereits im Jahr 2017 konnte durch die Dauerleihgabe eines Gurtzeuges an die Bergwacht eine Rettungsübung an der Schauinslandbahn unterstützen werden, bei der die Rettung eines im Trageseil der Bahn verfangenen Piloten geübt wurde. Die vom Colibri empfohlene Flugroute führt zweimal über die Seile der Schauinslandbahn und das Areal hinter den Seilen glänzt nicht gerade mit mannigfaltigen Außenlandemöglichkeiten. Darüber hinaus sind gemeinsame Rettungsübungen und Fortbildungen geplant. Diese sollen dazu dienen, den Piloten das richtige Verhalten bei Unfällen einzuprägen, aber auch der Bergwacht die Möglichkeit zu geben, einen tieferen Einblick in den Sport und die Unfallhergänge zu bekommen.

Kai Flogaus
www.gsccolibri.de



Von links nach rechts: 2. Vorsitzender Micha Heinz, 1. Vorsitzender Benjamin Thoß, Schriftführerin Agnes Dittel und Kassenwart Axel Köhler

Erster Odenwälder Drachen- und Gleitschirmflieger Club

Neuer Vorstand

Im Februar fand die Jahreshauptversammlung des Ersten Odenwälder Drachen- und Gleitschirm-Clubs in Erlau statt. Nachdem im vergangenen Jahr zwei Vorstandsmitglieder zurückgetreten waren, wurde bei der JHV ein komplett neuer Vorstand gewählt: 1. Vorsitzender ist jetzt Benjamin Thoß, das Amt des 2. Vorsitzenden hat Micha Heinz übernommen. Agnes Dittel wurde zur Schriftführerin gewählt und Axel Köhler in seinem Amt als Schatzmeister bestätigt. Gleich in der ersten Woche nach der Wahl war ein Arbeitseinsatz zu organisieren, um den Startbereich in Erlau von den gleitschirmfeindlichen Brombeerhecken zu befreien. Weitere Ziele für dieses Jahr sind unter anderem ein Landetraining und der Vereinsausflug in die Vogesen.

Benjamin Thoß
www.ersterodc.de

Anzeigen

FLIEGEN MIT FREUNDEN
FLUGWOCHE DACHSTEIN

ALLES EASY

DAS MOTTO DIESER WOCHE: FLIEGEN OHNE STRESS!

Bekannte Flugberge: Hochwurzen, Planai, Hauser Kaibling, Stoderzinken, Bischling, Loser, Krippenstein

Flugbetreuung mit Funkunterstützung durch unsere Fluglehrer

Fluggebiet-, Thermik- und Streckeneinweisung

Alles ist möglich: Entspannte Gleitflüge, Thermik- oder spannende Streckenflüge

Kein Weg ist uns zu weit – sollte es auf der Alpennordseite nicht zum Fliegen gehen, fahren wir auch Richtung Kärnten oder Italien.

FLUGSCHULE AUFWIND 8972 Ramsau am Dachstein, Austria, +43 (0) 3687 / 81880
ALLE TERMINE ONLINE: www.aufwind.at

Gleitschirmreisen

Kenia, Nepal, Namibia, Brasilien, Südafrika, Kolumbien, Kuba, Argentinien und 44 mal Europa!

BLUE SKY  **FLIEGEN MIT FREUNDEN**

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176



Martin Heber und Rolf Steinmeier wurden im Amt bestätigt

DC-Hohenneuffen

Jahreshauptversammlung

In bester Stimmung ging die jährliche Hauptversammlung der Albfieger im März über die Bühne. Nach den vereinsrechtlichen Ritualen, Rechenschafts- und Kassenbericht, wurde der Vorstand entlastet. Das Flugjahr 2017 mit ca. 3.000 Starts ging ohne schwerwiegende Unfälle zu Ende, die Vereinsfeste im Sommer und vor Weihnachten waren große Erfolge, die Mitgliederzahl wächst und Geld ist auch in der Kasse. Länger wurde über eine Anpassung des Vereinsbeitrags diskutiert, eine Einigung konnte aber noch nicht gefunden werden. Potenzielle Mehreinnahmen sollen vor allem der Sportförderung, insbesondere der jungen Piloten, zugutekommen. Ein Expertengremium wird sich um dieses Anliegen kümmern. Timo Schwer übernimmt in der Zukunft die Verantwortung für die Wartung der Startgelände südlich und nördlich der Burg. Vorstand Martin Heber und sein Vize Rolf Steinmeier bedanken sich bei allen für den Einsatz im vergangenen Jahr und animierten zur Mithilfe beim Sommerfest am 14.07.2018.

Dieter Rebstock
www.dc-hohenneuffen.de



Saloon Fort Fun mit Vorstand SauerlandAir, X-Alps-Teilnehmer Simon Oberrauner und DHV-Vertreter Bernd Böing

SauerlandAir

Jahresversammlung

Zu der diesjährigen Jahresversammlung hat der Verein seine 650 Mitglieder in den Saloon des Fort Fun eingeladen. Der Vorsitzende Burkhard Schulte begrüßte Ehrengast Simon Oberrauner, der erfolgreich bei den X-Alps teilgenommen hat. Über seine Teilnahme hielt er einen spannenden Vortrag. Daraufhin berichtete der 2. Vorsitzende des DHV Bernd Böing über aktuelle Dinge, vor allem zum Luftrecht. Es gab einige Änderungen, z.B. Hindernisse im niedrigen Luftraum durch Zunahme von Windkraftanlagen oder geplante Flugdrohnen. Anschließend wurden die Tagesordnungspunkte mit den üblichen Regularien eines Vereins erledigt und nochmals auf die erfolgreiche Organisation der Hauptversammlung des deutschen Verbandes im letzten Jahr in Willingen im Haus des Gastes hingewiesen. Es bleibt im Vorstand bei den bisherigen Ansprechpartnern, der 1. Vorsitzende Burkhard Schulte aus Olsberg/Willingen und auch der 3. Vorsitzende Karl-Josef Hanses aus Scharfenberg wurden einstimmig wiedergewählt. Weiterhin wurde eine Vereinsfahrt nach Kössen geplant und auch ein großes Sommerfest mit Wettbewerb in Elpe. Nach Ende der Versammlung gab es noch einen Wettbewerb im Bull-Riding, am längsten im Sattel blieb der Sportwart des Vereins Markus Hanses.

Burkhard Schulte
www.sauerlandair.de

Anzeige

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule

Gleitschirmfliegen im Harz seit 1987
Berg - Winde - Tandem - Reisen

Motorschirmausbildung seit 1994

Fliegen ist geil!
www.paracenter.com

Windenprofi seit 1990

info@paracenter.com / +49 (0) 5322 1415
Shop: Am Horn 9 / 38667 Bad Harzburg

Skyperformance Center
DHV-zertifiziertes Training



ANZEIGEN HOTLINE

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

Performance Center **HOTSPORT.de** Frankfurt Ronneburg

REISEN
20 WOCHEN

Namibia, Südafrika, Portugal, Südtirol, Annecy, Ölü-Deniz, Tarifa...

TINYURL.COM/ZGTV6QP

PREMIUM SCHULUNG

Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)

TINYURL.COM/Z2ZBWLH

E-MOTOR & FORTBILDUNG

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik Refresher Kurse, Motorkurse

TINYURL.COM/ZTJGP93

www.hotspot.de • Tel. 06421/12345 • info@hotsport.de

Reparaturservice für:

- Gleitschirme und Drachensegel
- Gurtzeuge für Gleitschirme und Drachen
- Kites, Kletter- und Sicherungsurte

DELTA FLY
by Hans Madreiter

- ✉ Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen
- ☎ + 49 7025 8708037
- @ deltafly@t-online.de
- 🌐 www.deltafly.de

FLY TIROL

FLUGSCHULE WESTENDORF

Flugschule Westendorf

Mehr als 25 Jahre Erfahrung!
Schulung in kleinen Gruppen (max. 8 Teilnehmer)
Flexibilität ist unsere Stärke!

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

MONACO
APPARTEMENT MIT POOL

APPARTEMENT
für 2-6 Personen
am Landeplatz von Monaco zu vermieten

Monika Eller
+43(0)676/843 776 200
moni@parafly.at

Anzeigenschluss

Info 213 - September-Oktober | 2. Juli

Info 214 - November-Dezember | 2. September

Info 215 - Januar-Februar | 2. November

Cabo de Gata -Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

Erlebnis Südafrika
Der Geheimtipp!

www.silentwings.at
silentwings@mail.de / tel.: +43 681 818 569 40 (AUT) / tel.: +27 82 74 88 637 (RSA)

FlyTeneriffa
by Darina and Andy

Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa

ganzjährig - individuell - kompetent

B-Schein-Flüge	Fortbildung
Funkbetreuung	Thermikflüge
Soaringflüge	Streckenfliegen
Groundhandling	Videoanalysen

www.FlyTeneriffa.de

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



Kurpfälzer Gleitschirmflieger

Lenggrieser Gleitschirmflieger

Win-Win-Projekt: Startplatz - Aussichtsplatz - Biotop

Landeplatz am Blomberg/Bad Tölz

Die Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg besitzen seit mehr als 10 Jahren einen Weststartplatz über der Stadt. Ein vom Bergprofil her ebenfalls möglicher Oststartplatz steht bis heute in den Sternen. Um in Geländefragen weiter zu kommen, muss dafür gesorgt werden, dass auch andere, außer den Gleitschirmfliegern, etwas von der Fläche haben. So passen Startplätze für Gleitschirmflieger und Aussichtsplätze für Erholungssuchende perfekt zusammen. Der von den Kurpfälzern geschaffene Startplatz steht inzwischen bei Trip Advisor als Aussichtsplatz auf Platz 11 von 103 Sehenswürdigkeiten in Heidelberg. Aussichtsplätze wie Startplätze werden nur im oberen Teil betreten, der Rest der Fläche dient dem Naturschutz. Im Fall des Startplatzes in Heidelberg ist dies ein geschütztes Magerrasen- und Heidebiotop mit gestuftem Waldrand. Mit diesem Konzept einer dreifachen Win-Win-Situation bewarb sich der Verein um den Heidelberger Umwelt- und Nachhaltigkeitspreis 2016 und kam auf den dritten Platz. 2017 gab der Verein eine naturfachliche Bestandsaufnahme und einen neuen Pflegeplan in Auftrag. Das aus Mitteln des Naturparks Neckartal-Odenwald finanzierte Gutachten wurde nun dem Umweltamt, Forstamt und Vertretern des Naturschutzes vorgestellt. Die Stadt selbst gab eine lobende Pressemitteilung heraus. Der Verein hofft, ein Referenzobjekt für künftige Vorhaben vorweisen zu können.

In letzter Zeit häufen sich Außenlandungen im Fluggebiet Blomberg. Von Seiten der Bauern kamen massive Beschwerden. Wir bitten deshalb alle Piloten dringend, nur den zugelassenen Landeplatz „Am Stallauer Weiher“ unweit der Talstation Blombergbahn zu benutzen. Autos bitte am Parkplatz Blombergbahn parken.

Klaus Tretter

www.lenggrieser-gleitschirmflieger.de

Peter Hellwig

www.kurpfalzer-gleitschirmflieger.de



Gleitschirmverein Nahe-Glan

Fliegerfest zum 20-jährigen Jubiläum

Im August feiert der Gleitschirmverein Nahe-Glan sein 20-jähriges Jubiläum. Von einer Handvoll Piloten gegründet, hat der Verein aktuell 106 Pilotinnen und Piloten und verfügt über eine beachtliche Zahl an Fluggeländen für (fast) alle Windrichtungen. Wetterabhängig wird am Wochenende 25./26.08.2018 (Ausweichtermin: 1./2.09.2018) das Fliegerfest stattfinden. Dazu sind alle Flieger und Nichtflieger herzlich eingeladen. Das genaue Fest-Fluggelände wird kurz zuvor auf der Homepage bekanntgegeben. Für Essen und Getränke ist bestens gesorgt. Es gibt Campingplätze und Zimmer im näheren Umkreis.

Birgit Gerlach-Schwarz

www.gleitschirmverein-nahe-glan.de



Von links: Silke Goller (Schriftführerin), Stephan Wirth (Geländewart), Albert Sturm (Pressesprecher), Georg Eichinger (1. Vorsitzender), Christian Ernst (Sportwart), Daniel Pritzl (2. Vorsitzender), Johann Gugg (Kassier)

DGCF-Regental

Bayerwaldcup und Jahreshauptversammlung

Im Februar 2018 fanden die Siegerehrung und die Abschlussfeier des Bayerwaldcups 2017 statt. Der Bayerwaldcup, ein lokaler Streckenflugwettbewerb der 3 Gleitschirmvereine DGFC Regental, DGC Bayerwald und GSV Bayerwald, findet jährlich statt und wird abwechselnd von einem der teilnehmenden Vereine organisiert. Zur diesjährigen Feier hatte der DGFC Regental ins Gasthaus Hochpröller eingeladen. Georg Eichinger, 1. Vorsitzender des DGFC Regental, begrüßte vor vollem Haus zwei besondere Gäste: Stefan Bocks (Boxi) und Sebastian Huber (Basti), beides X-Alps Veteranen. Nach gemeinsamen Abendessen erwarteten alle gespannt den Bericht von Boxi und Basti. Mit eindrucksvollen Bildern präsentierten die beiden Abenteurer die Etappen ihrer Himalaya-Reise. Weitere Informationen zu dieser Reise gibt es auf dem Blog: www.up-paragliders.com/de/team/adventure-trip-himalaya.

Anschließend fand die Siegerehrung des Bayerwaldcups statt. Den Sieg im Gleitschirmwettbewerb errang Luggi Lohner, vor dem zweitplatzierten Georg Rauscher. Den dritten Platz erkämpfte sich Alex Fischer. Siegerin bei den Damen wurde Monika Gschwendtner. Den ersten Rang bei den Drachenfliegern sicherte sich Rudi Kutz.

Albert Sturm

<https://dgfc-regental.de>

Anzeige

Lieber ein Stück leckerer Rind, als 'ne blöde Kuh!

Wir haben den passenden Tandem-Partner!
Ehrliches Rindfleisch vom Naturbauern.

Bestelle online Dein Wunschfleisch vom Schwarzwald-Rind.
Wir liefern es Dir dann Frei Haus. Guten Appetit!

Familie Hug, Kleintalstraße 40 | 79117 Freiburg | Telefon: 0761 - 6 77 14 | E-Mail: naturbauer@rindfleischausfreiburg.de | www.rindfleischausfreiburg.de

> Paragliding in Ölüdeniz
> Bergsteigen am Ararat

ararat-paragliding.de • Mobil 0163-3392510

Performance und Sicherheit

für Unternehmer
für Selbständige
(GS-Piloten)

mit dem
Kombi-Training
garantiert
sicherer und besser!

www.oben-bleiben.de

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



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

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

SKYTRAXX

www.skytraxx.eu

**PARAGLIDING
& ADVENTURE**

FLY ZONE

SLOVENIA

PARATAXI +386-41-810999
Bed & Breakfast +386-31-212286
Čiginj 57g, 5220 Tolmin
(Wolfgang)

**Gleitschirmverpacken
leicht gemacht**

**Mehr Zeit in der Luft
weniger am Boden.**

- einfache Anwendung
- kompaktes Packmaß
- eine Größe
- jetzt auch in verschiedenen Farben

**packs-i
fly**

www.packs-l.de



Luftsportverein Alsfeld

Gleitschirm-Windenseminar des DHV

Ein DHV-geführtes Windenseminar ist der perfekte Einstieg in die (Winden-) Flugsaison. Deshalb trafen sich insgesamt 12 Vereins- und Gastpiloten aus der Region im April 2018 beim LSV Alsfeld, um unter der fachkundigen Leitung von Bernd Böing (DHV) zu trainieren. Ziel war es, nicht nur die Starttechnik zu verbessern und an die unterschiedlichen Startbedingungen anzupassen, sondern insbesondere auch das Zusammenspiel von Pilot, Startleiter und Windenführer zu schulen. Die Starts der Piloten wurden aufgezeichnet

und anschließend in der Gruppe besprochen und ausgewertet. Fazit: ein echter Sicherheitsgewinn für alle Beteiligten und ein gelungener Saisonauftakt.

Weitere Informationen zum Schleppbetrieb in Alsfeld - auch für Gastpiloten – sind auf der Homepage zu finden.

Friedrich W. Kroß
www.LSV-Alsfeld.de

Leserbrief | DHV-Info 210/S.22ff

Liebe Fliegerkollegin,

Es freut uns Ostrachtaler Gleitschirmflieger sehr, dass viele begeisterte Hike&Fly Gleitschirmflieger unser Fluggebiet nutzen. Unsere Fluggebiete stehen fast ohne Beschränkungen, ohne Start- und Landegebühen und ohne große Vorschriften für alle zur Verfügung. Dies ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass wir uns als örtlicher Verein um Start- und Landegelände kümmern. Weniger hilfreich ist daher, wenn Piloten sich nicht an die Spielregeln halten oder nicht ausreichend informieren. Noch schlechter ist, wenn andere Piloten falsch informiert werden. Leider ist genau das in Ihrem Hike&Fly Bericht geschehen, der die Flug- und Zustiegsbedingungen zum Startplatz Spießler (in vielen Onlinekarten als großer Hirschberg bezeichnet) nicht korrekt widerspiegelt.

Zustieg:

Im Hirschbachtobel (nicht Hirschbachfall) führt eine Brücke über den Hirschbach. Diese ist im Winter, auf Grund der Lawinengefahr, abgebaut und somit nicht passierbar. Vom Zustieg über den Ornach-Gipfel ist im Winter abzuraten, da Absturzgefahr besteht. Unsere Empfehlung für eine schöne, einfache und ganzjährig begehbare Zustiegsmöglichkeit ist von Oberjoch zunächst nach Westen zum Aussichtspunkt Ifenblick und von dort weiter zur Straße Richtung Hirschalpe.

Startplatz:

Der Kreuzbichel an der Hirschalpe ist kein zugelassener Startplatz und eignet sich dafür auch nicht. Am Spießler (auch großer Hirsch-

berg genannt – nicht zu verwechseln mit dem Berg und Startplatz Hirschberg, der sich einige Meter weiter Richtung Südwesten entfernt befindet) funktioniert der Start nach Osten bei wenig Wind. Bei normalen thermischen Talwinden führt der Flugweg Richtung Osten in ein Tal mit wenigen Landemöglichkeiten, dafür aber mit zunehmendem Gegenwind.

Die Alternative wäre ein gezielter Überflug des Grates auf die Südseite. Dies wollen wir nicht empfehlen und raten ab. Von einem problemlosen Überflug kann definitiv NICHT gesprochen werden. Ein Start nach Norden ist aufgrund des steilen Geländes nicht ohne Gefahr möglich, zudem befindet sich in dieser Richtung im Winter eine Schneewächte.

Landeplatz:

Wir haben ein gutes Auskommen mit den Grundbesitzern, was ein Landen gerade im Winter unkompliziert macht. Dennoch gibt es auch bei uns offizielle Landeplätze, die zu benutzen sind.

Anmerkung:

Warum laut Ihrem Bericht ein Start am Jochschrofen (Ornach) oder Hirschberg nur im Sommer möglich sein soll, entzieht sich unserer Kenntnis. Wünschenswert wäre auch ein Link zum örtlichen Verein. Mit Berücksichtigung dieser Informationen freuen wir uns, wenn Sie in einem der von uns betreuten Fluggebiete schöne Flüge erleben dürfen.

Bernhard Koller
www.ostrachtaler-gleitschirmflieger.de

Der Vorhersage zum Trotz

Wie überraschend gut das Wetter doch sein kann.

Text: Kathrin Keppler

Fotos: Michael Dreher, Kathrin Keppler

Hast du dich schon für die Events 2018 angemeldet? Schau bei uns vorbei:

 www.dhv-jugend.de/events

← Alle Jahre wieder – zu Gast beim 1. ParaSki-Club-Saar

Auch dieses Jahr fand wieder das AuftREHn-Event in den Vogesen/Frankreich statt. Trotz der sehr unsicheren Wettervorhersage kamen über 30 Teilnehmer zusammen. Zu Gast war die DHV-Jugend beim 1. ParaSki-Club-Saar. Vorsitzender Uwe Preukschat vom 1. ParaSki-Club-Saar zeigte uns beide Landeplätze. Swingvertreter Kalle war extra angereist, um den Teilnehmern Testschirme bieten zu können. Der Wet-

tervorhersage zum Trotz klarte der Himmel schnell auf. Nach anfänglichen Groundhandel-Übungen wurde geflogen. Die Locals veranstalteten an diesem Tag einen kleinen Wettbewerb, einige unserer Teilnehmer schlossen sich an und flogen eine kleine Strecke zum Grand Ballon, dem höchsten Berg der Vogesen. Abends kochte das Team vom 1. ParaSki-Club-Saar Käsespätzle und ein Vereinsmitglied sponserte die Getränke. Welch Betreuung! Neuer Tag,



Die nächsten Events im Überblick

B-Schein	14.-18.07.2018
Gelände-Safari: Thüringen	26.-29.07.2018
Sicherheitstraining Achensee	30.07.-01.08.2018
AIRGAMES	04.-11.08.2018
Sommerfieber	12.-19.08.2018
Cottbus is Calling und Schleppschein	25.-29.08.2018

Weitere Infos unter: www.dhv-jugend.de/events

neues Glück. Der Himmel blau, der süd-östliche Wind relativ stark. Die Startplatzwahl mit Drumont ist schnell getroffen. Mit einer Mischung aus Soaren, erster Thermik und Groundhandeln kam jeder auf seine Kosten. Gegen Mittag ließ der Wind nach, alle Teilnehmer kamen in die Luft. Nach Toplandungen am Drumont wurden Groundhandling-Tipps und -Tricks ausgetauscht. Der Tag fand seinen Ausklang mit einem wunderschönen Abgleiter zurück zum Campingplatz. Abends brach eine kleine Gruppe zur Hike&Fly-Tour auf den Gustiberg auf. Am dritten Tag des Events war der Wind sogar zum Groundhandeln am Landeplatz zu stark. Daher erkundeten die Teilnehmer die Gegend. Die einen wanderten auf den Drumont, die anderen zum nahegelegenen Stausee, eine dritte Gruppe besuchte die Radarstation auf dem Grand Ballon. Den Abschluss des Events bildete der nächste Tag mit super Streckenflugwetter.

Vielen Dank an die klasse Betreuung des 1. ParaSki-Club Saar, die keine Wünsche offenließ, von der Shuttlebus-Organisation bis hin zu den Käsespatzen.

À bientôt Vosges, nous reviendrons!



↑ Teamarbeit bei der Ersten Hilfe



↑ Ran an die Puppe

Erst Helfen, dann Fliegen

Text und Fotos: Alina Kleineberg

Was denkt der Durchschnittsdeutsche, wenn es heißt, er soll einen Erste-Hilfe-Kurs besuchen. „Muss das sein?“, wird die häufige Reaktion sein. Aber warum stellt sich diese Frage? In vielen Ländern ist der Erste-Hilfe-Kurs schon im Schulalltag Standard und wird so zur Selbstverständlichkeit. Leider nicht in Deutschland. Von Erste-Hilfe-Kurs und Standard sind wir leider weit entfernt. Aber vielleicht müssten wir uns dann weniger Gedanken über Gaffer an Unfallorten machen? Vielleicht würden die lebensrettenden Maßnahmen in Fleisch und Blut übergehen? Und vielleicht könnten wir so einen Beitrag leisten, um Leben zu retten. Die Angst als Erster an einem Unfallort kann nicht genommen werden, die Hilfslosigkeit jedoch schon.

Der Wunsch im Kreis der DHV-Jugend Kommission einen Erste-Hilfe-Kurs zu absolvieren, bestand schon lang. Ein Anliegen war, den Fliegerhintergrund mit einzubringen und spezielle Fragen zu beantworten. Was tue ich bei Rückenverletzungen? Darf der Helm abgenommen werden? Wie handle ich bei offenen Brüchen? Schnell kam der Entschluss, dass eine Zusammenarbeit mit dem Alpinen Rettungswesen vorteilhaft ist. Im April war es so weit. Zwei Tage verharrten wir (bei schönstem Flugwetter!!) im Seminarraum, das Studentenwohnheim am Maßmannplatz in München diente als Basis. Die Übungen fanden alle im Freien statt, die Klage über den Sonnenbrand am Abend war groß.

Wichtigste Erkenntnis, die wir aus dem Kurs mitgenommen haben: Es wird das zuerst behandelt, was zuerst tötet. Was bringt mir eine stabile Seitenlage, wenn der Patient verblutet? Neben den praktischen Anwendungsbeispielen war das Hintergrundwissen sehr interessant. Durch einen Oberschenkelbruch verlieren wir bis zu zwei Liter Blut, was einem Drittel der gesamten Blutmenge entspricht. Die zwei Tage intensiven Trainings haben uns der Ersten Hilfe nähergebracht, aber eine regelmäßige Auffrischung ist wichtig. Jetzt ist dranbleiben angesagt.

Was uns am Schluss noch wichtig ist: Mit den Events der DHV-Jugend tretet ihr keinesfalls eine betreute Flugreise an. Wir organisieren das Fliegen unter Freunden, vom Anfänger bis zum Ligapilot. Dennoch bleibt jeder für sich selbst verantwortlich. Das heißt, eine Startentscheidung wird euch von uns nicht abgenommen. Der Erste-Hilfe-Kurs sollte uns als Betreuer vor Ort Sicherheit geben. Damit wir die Organisation übernehmen können und den Überblick behalten. Doch bitte nehmt

euch zu Herzen, dass auch ihr etwas tun könnt, wenn ihr als Ersthelfer ausgebildet seid.

Was sind schon die Investition von zwei Tagen Kurs im Vergleich zu einem Menschenleben.

Und in unsicheren Situationen – wählt den Notruf.

Die europaweite
Notrufnummer ist die
112
Wartet nicht lang,
wählt!



↑ Die Piloten werden von Zuschauern umringt



↑ Roland Wöhrle startet an seiner Heimatrampe

Viel Öffentlichkeit bei den German Open

Roland Wöhrle und Markus Baisch fliegen zum Deutschen Meistertitel

Text und Fotos: Dietrich Münchmeyer

Zwischen hohen Schwarzwaldtanen und dem mächt'gen deutschen Rhein...“ – mit diesen Klängen des Badnerlieds wurde täglich zum Briefing für etwa sechzig Piloten auf dem Kandel gerufen. Der Kandel im Südschwarzwald bietet ideale Startbedingungen für einen Drachenwettbewerb. Der Startplatz ist frei vom vorherrschenden Westwind angeströmt und über die Straße sehr gut erreichbar. Wenn man auf die Startwiese tritt, hat man einen herrlichen Blick über die Oberrheinebene bis hinüber zu den Vogesen. Und in die anderen drei Himmelsrichtungen eröffnet sich der Hochschwarzwald. Der Startberg des DGFC Südschwarzwald ist ein echtes Juwel unter den Fluggebieten. Charly Joest erzählte uns, dass vom Kandel im Jahr 1982 die ersten legalen Streckenflüge mit Drachen in Deutschland durchgeführt wurden und dazu noch speziell ein Luftraum von den Militärs freigegeben werden musste.

Leider war die Wetterprognose für die ganze Woche schlecht und am ersten Wettbewerbstag standen die Piloten nach der Eröffnung durch die Bürgermeister der beiden angrenzenden Gemeinden so lange im Ne-

bel, bis der Tag abgesagt werden musste. Doch schon eine Stunde später ging der Himmel auf und fast alle Piloten konnten noch einen Trainings- oder reinen Genussflug machen, was die Stimmung und die Erwartungen für das Kommende hochhielt.

Für den Mittwoch gab es eine unerwartet gute Wettervorhersage, so dass die Tasksetter einen anspruchsvollen Task in den Schwarzwald ausgeschrieben hatten. Zunächst sollte es die Hänge am Elztal entlang gehen, dann über Villingen, weiter in den Süden und zurück zum Landeplatz in Bleibach. Für die Flexiblen etwa 90 km und die Starren 110 km. Leider wurde aus diesem Plan nichts, denn die Piloten standen meist schon nach wenigen Kilometern in einer großen Abschattung im Elztal. Allein der amtierende Weltmeister Tim Grabowski schaffte die ganze Aufgabe und unterstrich damit eindrucksvoll seine Klasse. Ein gutes Zeichen für die bevorstehende Weltmeisterschaft. Doch wen soll die Teamchefin Regina Glas noch für die WM nominieren? Dieser Task konnte dazu keinen Aufschluss geben.

Der nächste Tag brachte eine extrem labile Prognose, die Aufgabe musste klein angesetzt werden und wurde ins wettertechnisch

sicherere Oberrheintal gelegt. Vom Start weg ging es für alle relativ locker zunächst zum Kaiserstuhl, aber auch diesmal kam die große Abschattung genau an der ersten Wende. Wieder war nur ein einziger Pilot im Ziel, der Lokalmatador bei den Starren, Jochen Zeyher, konnte seinen Heimvorteil ausspielen. Unglücklicherweise beschädigte der aktuelle Deutsche Meister, Falko Krüger, seinen neu zugelassenen Phantomas bei einer Außenlandung in einem nassen Acker so stark, dass er den Wettbewerb beenden musste. Die massiven Gewitter im Wettbewerbsgebiet und in ganz Deutschland am Abend und in der Nacht ließen für den nächsten Tag nichts Gutes erwarten.

Nach drei Durchgängen noch alles offen

Aber es kam anders, am Morgen hatten wir einen herrlichen Blick vom Kandel über das noch in Wolken liegende Rheintal, über uns ungetrübt Blau. Wieder wurden nicht zu große Aufgaben ausgeschrieben, diesmal für die beiden Klassen grundsätzlich unterschiedlich, damit die Chancen erhöht werden, dass wenigstens eine Gruppe richtig liegt. Dennoch kam die Enttäuschung. Die



↑ Die Rampe am Kandel beeindruckt Piloten und Touristen



Bild oben:
Deutsche Meister Starrflügler
Bild unten:
Deutsche Meister Flexis

Internationale Wertung

Flexible Drachen			
1. Roland Wöhrle	GER	Moyes Litespeed RX Techn	2001
2. Olav Opsanger	NOR	Moyes Litespeed RX Techn	1747
3. Primoz Gricar	GER	Aeros Combat	1650
4. Jörg Bajewski	GER	Icaro Laminar Z9	1618
5. Mario Campanella	NED	Wills Wing T2C	1565

Starrflügler			
1. Markus Baisch	GER	Atos VRS	1731
2. Tim Grabowski	GER	Atos	1556
3. Toni Raumauf	AUT	Atos VR	1525
4. Thomas Paulik	GER	Atos VR	1497
5. Dirk Ripkens	GER	Atos VQR	1448

Nationale Wertung

Flexible Drachen	
1. Roland Wöhrle	
2. Primoz Gricar	
3. Jörg Bajewski	

Starrflügler	
1. Markus Baisch	
2. Tim Grabowski	
3. Thomas Paulik	

Starren schafften nach der Querung des Dreisamts meist am Schauinsland den Aufstieg nicht und die Flexiblen standen meist noch vor der ersten Wende wieder im Elztal. Nur der exzellente Kenner des Gebiets, Roland Wöhrle aus Gutach, schaffte bei den Flexis nach vier Stunden die 60 km Aufgabe, echt harte Arbeit! Von den Starrflüglern kamen Robert Bernat, Thomas Paulik und der Youngster Markus Baisch ins Ziel. Das waren erste Indizien für die Entscheidung, wer wohl Deutschland bei der kommenden Weltmeisterschaft in Mazedonien vertreten darf.

Bislang also drei gültige Tasks, aber alle mit wenigen Punkten, so dass für den finalen Tag bei optimalem Flugwetter alles offen war. Man konnte alles gewinnen oder auch verlieren. Die letzte Aufgabe waren 90 km bei den Starren und 70 km bei den Flexiblen, wobei beide Gruppen zunächst zum Kaiserstuhl in die Ebene flogen und sich dann nördlich und südlich in den Schwarzwald aufteilten. Manch einer versenkte sich trotz guter Bedingungen und rutschte im Ergebnis weit zurück. Am Landeplatz gab es einen kinoreifen Zieleinlauf beider Klassen zur gleichen Zeit. Markus Baisch war der schnellste bei den starren Drachen und wurde damit Internationaler Deutscher Meister. Tim Grabowski und Toni Raumauf aus Österreich folgten auf den Plätzen und standen in dieser

Reihenfolge am Ende auch auf dem Podium. Roland Wöhrle führte die Flexiblen an und konnte damit den Wettbewerb ganz überlegen gewinnen. Dem Norweger Olaf gelang nach Gerd Dönhuber der dritte Platz, was auch zum Zweiten in der Gesamtwertung reichte. Primoz Gricar erreichte mit vier konstanten Flügen den gesamt dritten Platz, wobei er auf der Zielgeraden des vierten Tasks noch einmal richtig Gas gegeben hat und sich nach vorne arbeitete.

Viel Presse und tolle Organisation

Der Kandelwettbewerb war für alle Teilnehmer und die Veranstalter ein voller Erfolg. Der Bundestagsabgeordnete Peter Weiß stellte bei der Siegerehrung die gute Werbung heraus, die die Flieger für die Region und den Tourismus machten, eine Win-Win-Situation für alle. Klaus Kienzle als der Macher vor Ort hatte herausragende Pressearbeit geleistet, was zu viel Resonanz in allen Medien führte. Dies wiederum lockte unzählige Zuschauer zu Start und Landung, die teilweise bis spät im Festzelt mit uns ausharrten. Die Drachenflieger bedanken sich. Vielleicht haben wir nach vielen Jahren einen weiteren Austragungsort für die Deutschen Meisterschaften in Deutschland gefunden in einem auch für unsere ausländischen Gäste hoch attraktiven Fluggebiet.

DANK AN DIE SPONSOREN



Gelungener Start in die Wettkampfsaison

Anfang April hat die BaWü Open 2018 stattgefunden. Austragungsort war Pfronten, weil in Baden-Württemberg die örtlichen Gegebenheiten nicht das Potential bieten, wie es das Fluggebiet um den Breitenberg kann. Insgesamt waren 120 Teilnehmer am Start, darunter auch internationale Piloten. Bei der Meisterschaft handelt es sich um einen offenen Wettbewerb, d.h. jeder kann mitmachen, gleichzeitig bekommen die besten Athleten aber auch Weltranglistenpunkte. Durch diese Wettkampfordnung ist der Wettbewerb für Profis und Amateure gleichermaßen attraktiv.

An drei sonnigen Tagen flogen die Piloten drei verschiedene Tasks mit unterschiedlicher Länge. Die Thermik war selektiv, deshalb haben es nicht alle Piloten ins Ziel geschafft. Gewonnen hat Marc Wensauer vor Ernesto Hinestroza und Ferdinand Vogel in der Gesamtwertung. Bei den Damen siegte Nanda Walliser aus der Schweiz. Landesmeister BaWü wurde Jörg Nuber.

Infos: www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/live-berichte/bawue-open-2018/



V.l.: Reiner Braun, Jörg Nuber, Philipp Haag



V.l.: Ernesto Hinestroza, Marc Wensauer, Ferdinand Vogel



V.l.: Yvonne Dathe, Nanda Walliser, Petra Slivova

Gesamtwertung

1. Marc Wensauer
2. Ernesto Hinestroza
3. Ferdinand Vogel

Damen

1. Nanda Walliser, CHE
2. Yvonne Dathe, DEU
3. Petra Slivova, CZE

Landesmeister BAWÜ 2018

1. Jörg Nuber
2. Reiner Braun
3. Philipp Haag

Sportklasse

1. Samuel Blocher
2. Christian Blum
3. Pepijn Meijer zu Schlochtern

welcome to the **ATOS** family

Silent Glider

Einsitzige Trikegondel mit Einziehfahrwerk
Motorisierung elektrisch oder mit Verbrennungsmotor
Flächen: ATOS VRS 190, VR 190, VQ 190, VRS 280



ATOS-Flächen: ATOS VR, ATOS VQ race - Leistung pur
ATOS VRS, VRS light - Das leichte Duo
ATOS plus - Der Gleiter
ATOS VQ - Der Intermediate
ATOS VX - Die Tandemfläche

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

Vipava/Slowenien

Aeros-Winterrace

Ende März fand das AEROS-Winterrace in Vipava/Slowenien statt. Viel Nordwind und Schnee ließen für die Drachenflieger nur zwei Durchgänge zu. Die Gesamtwertung gewann der deutsche Youngster Kajo Clauß vor Peter Neuenschwander (CHE) und Marco Laurenzi (ITA).

 Mehr Infos:
www.dhv.de unter Drachen-Szene



Greifenburg/Kärnten

Internationale Hessenmeisterschaft

Vom 10. – 13. Mai 2018 fanden die internationalen Hessenmeisterschaften im Gleitschirm- und Drachenfliegen in Greifenburg/Österreich statt. Drei Durchgänge sind durchgeführt worden. Bei den Gleitschirmen siegte Ferdinand Vogel vor Johannes Baumgartner und Maurice Knur (Hessenmeister). In der flexiblen Klasse der Drachenflieger gewannen drei Tschechen. Allen voran der Weltmeister Petr Benes vor Dan Vynalik und Lukas Vojacek. Hessenmeister ist Jörg Bajewski. Die Starrflügelwertung sicherte sich der Österreicher Walter Geppert vor Thomas Paulik und dem Weltmeister Tim Grabowski. Hessenmeister wurde Dirk Häffner.

 Mehr Infos: <http://gleitfliegen.hlb-info.de/seite/hessenmeisterschaft-2018>

Michelstadt

Hessische UL-Schleppmeisterschaft

Vom 28. April bis 1. Mai 2018 organisierten die Ourewäller Iwwefliejer in Michelstadt die Hessischen UL-Schleppmeisterschaften. Nach zwei Durchgängen gewann die Starrflügelwertung Robert Bernat vor Dieter Mücklich und Georg Schumacher. Die Flexi-Wertung ging an Moritz Schumacher.

 Mehr Infos: www.oif.de/category/aktuelles/

Ludesch/Österreich

Ludesch Open

Vom 10. – 13. Mai 2018 luden die Ludescher Drachenflieger vom DFC Blumenegg zur Ludesch Open ein. Nur zwei kurze Durchgänge waren bei wechselhaftem Wetter möglich. Es gewann der Schweizer Damien Zahn vor Peter Neuenschwander (CHE) und Roland Wöhrle (GER).

 Mehr Infos:
www.dfc-blumenegg.at/



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

Geschäftsführung Robin Frieß:
08022/9675-0
geschaeftsfuehrung@dhv.de

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:
Benedikt Liebermeister (verantwortlich)
08022/9675-62
E-Mail: pr@dhv.de

Gestaltung:
Renate Miller
08022-857730
E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur:
Stefan Gutmann

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

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:
Ausgabe 213 | September | Termin 2. Juli 2018
Ausgabe 214 | November | Termin 2. September 2018

Erscheinungsweise:
6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten

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: 37.600

Titel:
Louis Garnier

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



für jeden Check gibt es
ein Gratis Bandana !

 **KONTEST**
GLEITSCHIRMSERVICE

Exklusiv für
DHV-Mitglieder

DER SICHERE HALT FÜR DHV-MITGLIEDER.

Berufsunfähigkeitsschutz für
Drachen- und Gleitschirmpiloten.

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

HDI

Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

**HDI Vertriebs AG,
Gebietsdirektion Frankfurt
am Main**

Thomas Ingerl
Gärtnerweg 4-8
60322 Frankfurt am Main

Telefon 069 7567-395
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

Das DHV-Versicherungsprogramm für Hängegleiter und Gleitsegel

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

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 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 43,70 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 55,20 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 46,60 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

Halterhaftpflicht



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

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

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

→ **Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer**

Hängegleiter + Gleitsegel:
36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall
45,20 € ohne Selbstbeteiligung
Nur Gleitsegel:
33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung je Schadensfall,
39,40 € ohne Selbstbeteiligung
Bergekosten bis zu max. 2.500,- €

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

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.



Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

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

Flug-Unfall, Tod und Invalidität



Deckungssumme:
2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: VerdreiBigfaltung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 52,20 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 75,00 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme : 5.000,- €
Umfang: VerdreiBigfaltung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 14,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 37,20 €

Für alle Mitglieder kostenlos



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.

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression



Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB
inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität,
125.000,- € bei Vollinvalidität.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 167,20 €

Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität,
250.000,- € bei Vollinvalidität.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 307,00 €



Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer

Deckungssumme: 500.000,- € 34,- €

Deckungssumme: 1.000.000,- € 42,- €

Deckung: weltweit Europa Deutschland

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

ARCUS RS

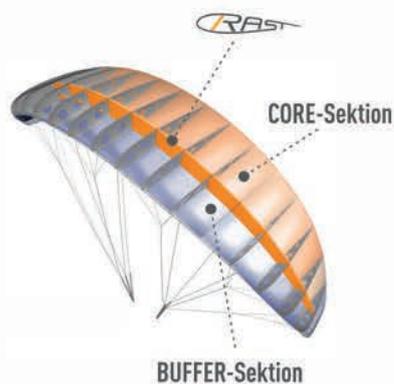
... FREE AGAIN



Foto: www.profly.org

**ROCK SOLID
FLIGHT MIT RAST!**

➤ SELBST PROBEFLIEGEN!



- +1 STRESSFREI STARTEN
- +2 EINZIGARTIGES HANDLING
- +3 VOLLE KONTROLLE
- +4 ENTSCHÄRFTE KLAPPER
- +5 ABRUFBARE LEISTUNG
- +6 UNVERGLEICHLICHE STABILITÄT



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

MITO | **ARCUS RS** | ARCUS RS LITE | NYOS RS | NEXUS | TWIN RS | APUS RS | TRINITY RS | SPITFIRE 2 | MIRAGE RS

