

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

214





Allround Tourer

Der neue XI - realise your Story

Der leichte Performance-Intermediate XI ab 3.4 kg erfüllt die unterschiedlichsten Piloten-Bedürfnisse. Egal ob nah oder fern, fliegerisch anspruchsvoll oder abenteuerlich spannend. Der High-End-B in Leichtbauweise begleitet dich beim Biwakfliegen, auf Hike & XC-Fly Touren, beim Reisen oder Erkunden neuer Strecken in abgelegenen Gegenden. Und das mit Stil. Welche Geschichte wirst du mit dem XI erzählen?

Mehr Infos: www.advance.ch/xi



ADVANCE XI



Reise nach Kappadokien

Besuch des Weltkulturerbes aus der Luft



VolBiv mit dem Wind

Aufbrechen direkt von Zuhause – nur zu Fuss und mit Schirm



Road-Trip in die Mongolei

Auf und über der Strasse durch Zentralasien



XC-Fliegen im indischen Himalaya

Dreieckskurs auf den Spuren des Dalai Lama



CrossAlps-Express

In drei Flugtagen von Südfrankreich nach Österreich

84

DHV-XC | Berichterstattung
und Ergebnisse



TOBIAS BAUER

12



Abenteuer | Ortler, ein außerordentliches
Flugerlebnis

40



Erste Hilfe | Was ist im Ernstfall zu tun?

INHALT

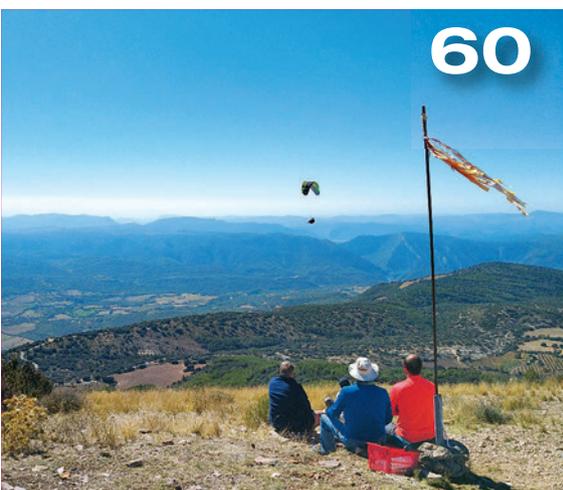
INFO 214 NOVEMBER | DEZEMBER 2018



- 12** Abenteuer Ortler
Königlich schweben
- 20** Travel+Training
Unterwegs an Südtirols
schönsten Startplätzen
- 28** DHV-Sicherheitstest
LTF A- und B-Schirme
- 40** Erste Hilfe
Was im Ernstfall zu tun ist
- 46** Flugtechnik
Hände hoch, oder ich stürze ab
- 52** Wetter
Thermik bei bedecktem Himmel
- 54** Luftraum
Umgang mit NOTAMs
- 58** Grenzenlos Fliegen in Europa
Luftraum Schweiz
- 62** Hike+Fly Pyrenäen
Fliegen an Zauberbergen
- 68** Windengelände
Airfield Stapelburg
- 72** Aerodynamik
Ballooning aus wissenschaftlicher
Sicht
- 76** Fluggebiet Mexico
Andere Länder, andere Sitten
- 86** DHV-XC
Berichterstattung und Ergebnislisten
- 92** DHV-Jugend
Das war der Sommer
- 94** Wettbewerbe
HG | Ligabericht
HG | Kurznachrichten
GS | Kurznachrichten

Standards

- 6** Wichtig - Neu - Kurz
- 10** Schaufenster
- 82** Vereine Briefe
Nachrichten
- 97** Impressum



Hike+Fly | Die Pyrenäen

Foto: Mario Eder
Pilot: Simon Winkler
beim Fotoshooting
über Wasser

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar



Nova

Neue Geschäftsführerin

Seit August 2018 ist Sissi Eisl die neue Geschäftsführerin bei Nova. Die 33-jährige Dipl. Medienwirtin (FH) arbeitet seit Sommer 2017 bei dem traditionsreichen Gleitschirmhersteller aus Tirol und löst Wolfgang Lechner ab. Lechner, einer der beiden Firmengründer von Nova, bleibt weiterhin im Unternehmen und kümmert sich in Altersteilzeit um den Vertrieb von Nova in Österreich. Sissi Eisl, selbst engagierte Wettkampfpilotin, gehört damit zu den ganz wenigen weiblichen Chefs in der Gleitschirmbranche.

Weitere Infos www.nova.eu



DHV

ÖAeC zur Anerkennung deutscher Lizenzen

Der Österreichische Aeroclub (ÖAeC) hat als zuständige Behörde jüngst einige offene Fragen zur Anerkennung von deutschen Passagierflugberechtigung und Fluglehrerlizenzen geklärt.

Deutsche Passagierflugberechtigungen sind in AT nur mit einem Medical für LAPL gültig. Für die Durchführung gewerblicher Doppelsitzerflüge gelten die österreichischen Voraussetzungen

- Passagierflugberechtigung seit 12 Monaten,
- 100 Doppelsitzerflüge insgesamt,
- davon stets mindestens 25 in den letzten 12 Monaten

Deutsche Fluglehrerberechtigungen sind österreichischen Fluglehrerberechtigungen gleichgestellt.

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:



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



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



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 Gerkau Lac d'Anney/Frankreich www.hotport.de info@hotport.de</p> 	<p>Flugschule Achensee Trainingsleiter Eki Maute Achensee/Österreich Idrosee/Italien www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at</p> 
<p>Flugschule GlideZeit Trainingsleiter Willy Grau Lac d'Anney/Frankreich www.glidezeit.de info@glidezeit.de</p> 	<p>Sky Club Austria Trainingsleiter Walter Schrempf Hallstätter See/Österreich www.skyclub-austria.com office@skyclub-austria.com</p> 
<p>Paragliding Academy Trainingsleiter Chris Geist Gardasee/Italien www.paragliding-academy.com info@paragliding-academy.com</p> 	<p>Flugschule Aufwind Trainingsleiter Josef Lanthaler Idrosee/Italien www.aufwind.at office@aufwind.at</p> 
<p>Paragleitflugschule Airsthetik Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter Gardasee/Italien www.airsthetik.at office@airsthetik.at</p> 	<p>Flugschule Grenzenlos - Campus Anney Trainingsleiter Jürgen Kraus Lac d'Anney/Frankreich www.fs-grenzenlos.com info@fs-grenzenlos.com</p> 

DHV empfohlenes Simulatortraining

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



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung



Fotowettbewerb 2018 Endspurt

Die Auswertung der Bilder wird in diesem Jahr die Facebook Gemeinde übernehmen. Nach Einsendeschluss werden die Bilder bei Facebook veröffentlicht.

Die Abstimmung erfolgt per Likes 
ab 4.12., 17 Uhr – Deadline: 11.12.18, 17 Uhr

Preise

1. Platz: 250 Euro
2. Platz: 150 Euro
3. Platz: 100 Euro

Die Sieger werden im DHV-info abgedruckt

Kriterien

Teilnahmeberechtigt sind ausschließlich DHV-Mitglieder.
Profi-Fotografen sind ausgeschlossen.
Pro Mitglied ist eine Bilddatei erlaubt.

Was darf eingereicht werden?

- Es werden nur Fotos akzeptiert, auf denen Bildteile weder hinzugefügt noch entfernt worden sind (Composing).
- Das Foto darf keinen Rahmen oder sonstige Verzerrungen enthalten.
- Die Datei muss im RGB-Modus als JPEG-Format abgespeichert sein und sollte eine Dateigröße von mind. 5 MB haben. Sendet bei größeren Dateien (mehr als 10 MB) bitte eine kleinere Ansichtsdatei voraus und die große Datei dann mit We-transfer.

Bitte bezeichnet die Datei wie folgt:

HG_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg
GS_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg
Beispiel: HG_23122_Wallberg.jpg

Es ist sehr wichtig, dass die Bezeichnung der Bilder korrekt ist. Mit der richtigen Mitgliedsnummer sind alle Bilder eindeutig zuweisbar. Ihr findet eure Mitgliedsnummer auf eurem DHV-Ausweis. Bilder, die nicht wie beschrieben gekennzeichnet sind, nehmen nicht am Wettbewerb teil. Die Dateien dürfen nicht schreibgeschützt sein. Bitte achtet darauf! Mit der Einsendung stimmt ihr zu, dass euer Bild im DHV-Info, auf der DHV-Homepage, sowie bei DHV-Facebook veröffentlicht wird. Bitte gebt in der Mail als Betreff Fotowettbewerb 2018 und eure Mitgliedsnummer an. Per Post eingesandte Fotoabzüge oder per Post eingereichte digitale Bildträger sind nicht zugelassen.

Einsendeschluss 1. Dezember 2018 – 24 Uhr

Die E-Mail Adresse foto@dhv.de ist bis 1. Dezember aktiv.

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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



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



PHI Tenor

Der Gleitschirm PHI Tenor des Herstellers Papesh GmbH 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 der Größe 19 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter



GIN Fuse2

Der Gleitschirm GIN Fuse2 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 in der Größe 37 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



Brauer BRAWO 2016

Die Winde BRAWO 2016 des Herstellers Brauer Wolfgang hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen auf www.dhv.de in DHV-Musterprüfstelle



Asslarer Gleitschirmflieger EWA

Die Winde EWA des Herstellers Asslarer Gleitschirmflieger e.V. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.asslarergleitschirmflieger.de

Sicherheitsmitteilungen



Infos auf www.dhv.de unter Sicherheitsmitteilungen (rechte Spalte) Damit ihr immer aktuell informiert werdet, tragt euch bitte auf www.dhv.de unter Mitgliederservice in die Mailingliste ein.

Sicherheitsmitteilung

Hängegleiter Atos C DHV 01-0380-02, Stratos DHV 01-0383-02, Atos CS DHV 01-0394-03, Atos VX DHV 01-0400-04, Atos VR DHV 01-0408-05, Atos VQ DHV 01-0422-07, Atos VRQ DHV 01-0447-09, Atos VR190 DHV 01-0464-12, Atos VRS 135 DHV 01-0470-13, ATOS-VQ 190 DHV 01-0473-13, ATOS-VRS 190 DHV 01-0474-13, Atos VRS Light DHV 01-0485-16, Atos VR Plus DHV 01-0491-17

Betrifft:

Alle ATOS-Baureihen mit C-Steuerung und Klappsplint als Hauptbolzensicherung

Hintergrund:

Es wurde berichtet, dass sich das Steuerseil, das an der Vorderseite des Kiels durch die Umlenke-rolle geführt ist, unter den zur Sicherung des unteren Hauptbolzen verwendeten Klappspinten verklemmen kann. Im Betrieb reibt das Steuerseil am Stift des Klappsplints, wodurch das Seil beschädigt werden kann. Dies kann bei Reißen des Steuerseils zum vollständigen Kontrollverlust führen.

Maßnahmen:

Vorflugkontrolle: Es ist im Rahmen des Vorflugchecks sicher zu stellen, dass das Steuerseil oberhalb des Klappsplints verläuft. Kürzen des Klappsplints: Der Stuft des Klappsplints muss derart gekürzt werden, dass der Überstand über den Ring 1 mm beträgt. Betroffene Klappsplinte können bei AIR gegen Einsendung der am Gerät verbauten kostenlos umgetauscht.

Hinweis: Die Hauptbolzensicherung mittels Splint mit Gummiring ist von dieser Sicherheitsmitteilung NICHT betroffen.

Firma A-I-R

Halblech, 09.08.2018

Aeronautic Innovation Rühle & Co GmbH,

Sesselbahnstr. 8, 87642 Halblech/Buching

Tel.: +49 8368 914 88 48, Fax.: +49 8368 914 88 49

www.a-i-r.de

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug Woody Valley X-Rated 7 (EAPR-GZ-0541/16)

Der Hersteller Woody Valley hat eine Sicherheitsmitteilung zu seinem Gleitschirm-Gurtzeug X-Rated 7 veröffentlicht. Die Gummi-Loops des Rettungsgeräte-Containers können überdehnen und die Auslösung des Rettungsgerätes erschweren. Woody Valley Safety Advisory.

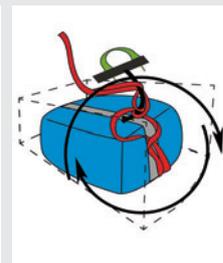
www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2018/sicherheit/20180822_SAFETY_NOTE_01_2018.pdf



Sicherheitsmitteilung

Sup Air Altirando 3

Bei Gurtzeug-Nachtests des DHV (Retterauslösung im G-Force-Trainer) war es bei einem Sup Air Altirando 3 zum Abriss der inneren Befestigung des Rettungsgeräte-Containers gekommen. Die Folge war, dass sich der Rettungsschirm nicht mehr kontrolliert auslösen ließ. Bei einem zweiten Gurtzeug gleichen Typs erfolgte ebenfalls ein Abriss dieses Bauteils, diesmal bei der Prüfung des Protektors an der Protektor-Prüfanlage des DHV. Diese Prüfung erfolgte mit leerem Rettungsgerätecontainer. Der über diese Vorfälle informierte Hersteller hat nun diesbezüglich eine Sicherheitsmitteilung veröffentlicht und eine zweite, die ein mögliches Verdrehen des Rettungsgerätes im Container zum Inhalt hat.



PDF Sicherheitsmitteilung Abriss Rettungsgeräte-Containers: https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2018/sicherheit/20180720_info_securete_arrachement_poche_parachute_DE.pdf

PDF Sicherheitsmitteilung Verdrehen des Rettungsgerätes im Container: www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2018/sicherheit/20180716_info_secu_retournement_secours_DE.pdf



Woody Valley

Leichter Frontcontainer

Praktisch und leicht wiegt der Frontrettungscontainer nur 313 Gramm und ist mit allen Gurten kompatibel. Auf dem Desktop finden die Fluginstrumente an Ösen befestigt Platz. Für zusätzlichen Stauraum sorgt eine Netztasche. Das Volumen kann durch zwei Kompressionsriemen angepasst werden. Der Rettungsriff ist breit und gut erreichbar.

Preis: 62,70 €

Infos: www.turnpoint.de



Abgeflogen Stylische Bio T-Shirts

„Der Berg ruft“ – kaum ein Tag vergeht, an dem der Ruf aus dem Gebirge nicht erschallt. Mit dem stylischen „Der Berg ruft“ Shirt in der Farbe Azur fällst du definitiv auf. Für die kleine Crew am Boden gibt es die „Staff“ Shirts in knalligen Farben für Jungs und Mädels von 3 bis 14 Jahren. Bei den bunten Bio-Shirts setzt das Label Abgeflogen auf eine etwas leichtere Grammaturn von 160 Gramm. Daher auch gut für hike&fly geeignet

Infos: www.abgeflogen.clothing



Parafly24 Do-It-Yourself Variometer

Leistungsfähiges und hochempfindliches Variometer mit gut ablesbarem LCD Display und unschlagbarem Preis-/Leistungsverhältnis. Ausgestattet mit modernsten Komponenten wie leistungsfähiger Mikrocontroller, hochauflösender Druck- und Beschleunigungssensor, GPS-Empfänger, Lipo-Akku mit integriertem USB Schnellader. Auszug Leistungsmerkmale: Anzeige der Höhe, Steig-/Sinkwert, Geschwindigkeit, Uhr-, Flugzeit, Gleitzahl, Akkuzustand. Akustische Signalisierung. MicroSD-Kartenslot (IGC-Dateien). Software und Parameter über USB programmierbar. Einführungspreis für den Bausatz: 69,90 €
Infos www.Parafly24.de

Stoffrausch

Keine Panne beim XC

Wer mit einem Urinalkondom fliegt, steht immer vor der Frage: Wie leitet man den Schlauch möglichst knickfrei aus der Unterhose? Ein spezieller Slip kann helfen. Das Berliner Modelabel Stoffrausch hat dafür das Dornhöschen entwickelt. Der Schlauch des Kondoms läuft mittels eines Rüssels mittig aus dem Slip. Vorteile: knickfreier Tragekomfort im Flug, optional kein Schlauch im Hosenbein, erleichtert das Anlegen am Startplatz. Preis: 49 €.

Infos: <https://shop.stoffrausch.com/flywear>





independence
Neue CC Bag

Das Beste aus dem Protect Bag und der Packtasche Zip im neuen CC Bag kombiniert. Ergebnis: eine leichte Zell-Packtasche mit Kompressionsfunktion, die es ermöglicht, Gleitschirme Zelle auf Zelle zu packen und schonend zu komprimieren, indem man einfach den inneren Schlauch faltet und den umlaufenden Reißverschluss schließt. Die Innenseite ist komplett mit einer silbernen UV-Schutzschicht überzogen. Auch gut für Hike & Fly und Reisen geeignet.
Infos: www.independence.aero



Kontest
**Bei Check
kostenloses
Bandana**

Leider ist im DHV-Info 213 bei der Werbeanzeige von Kontest Gleitschirmservice die falsche Anzeige hineingerutscht. Beim Check gibt es anstatt eines T-Shirts ein kostenloses Bandana dazu.

Infos: www.kontest.eu



**MASTER
ACRO**

Pál Takáts
Master Acro

Vier Stunden intensive Lehrvideos in 20 Episoden für alle, die ihr fliegerisches Können für Flugsicherheit verbessern möchten, oder motiviert zum Acrofliegen sind. Nach 4 Jahren Arbeit präsentiert Pál Takáts sein Mammut-Werk „Master Acro“. Ist in Form von drei verschiedenen Paketen (Niveaus) auf Vimeo erhältlich:

Safety First: 1 h 37 m / 9 Episoden: 59.- € ,

Basics: 2 h 37 m / 14 Episoden: 95.- € und

Full On: 3 h 52 m / 20 Episoden: 134.- € .

Von der Steilspirale über Fullstall bis zum Helico.

In Kürze mit Deutschen Untertiteln.

Infos: <http://shop.justacro.com/masteracro>

Anzeigen

Performance Center **HOTSPORT.de** Frankfurt Ronneburg

Namibia, Südafrika, Portugal, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Tarifa...
TINYURL.COM/ZGTV6QP

Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)
TINYURL.COM/2Z2BWLH

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse
TINYURL.COM/ZTJGP93

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

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



Noch ein paar Sekunden, dann
heben Raphaela und Ben ab.
Schweben elegant hinunter nach
Sulden.

Königlich schweben

Über den Hintergrat auf den Ortler und mit dem Gleitschirm zurück ins Tal.

Text: Raphaela Haug

Fotos: Sebastian Mackroth und Raphaela Haug

S

chon von weitem sichtbar. Mit 3.905 Metern die höchste Erhebung Tirols. Majestätisch thront der König über uns. Sei begrüßt, König Ortler. Kurve um Kurve schlängelt sich die Straße immer weiter zu unserem Startpunkt.

Unsere Idee: Über den Hintergrat auf den Ortler und mit dem Gleitschirm ins Tal. Aber zurück auf Anfang und von vorne.

Ich studiere BWL an einer Fachhochschule inklusive Pflichtpraktikum. Relativ schnell stand fest, dass ich das beim DHV absolvieren möchte. „Total cool, wenn alle Kollegen gleitschirmbegeistert sind“, habe ich mir gedacht „da kommst bestimmt wieder bisle mehr zum Fliegen“.

Ich weiß nicht mehr, wie Ben und ich auf den Ortler gekommen sind. Ich kann auch nicht mehr sagen, ob es seine oder meine Idee war. Ich weiß nur, dass ich von Anfang an pro Runterfliegen war – der Abstieg ist nochmal ein ganz schönes Stück. Für Ben war das primäre Ziel, auf dem Gipfel zu stehen, für mich fing – gedanklich zumindest – die Tour erst mit dem Abheben und Runterschweben an.

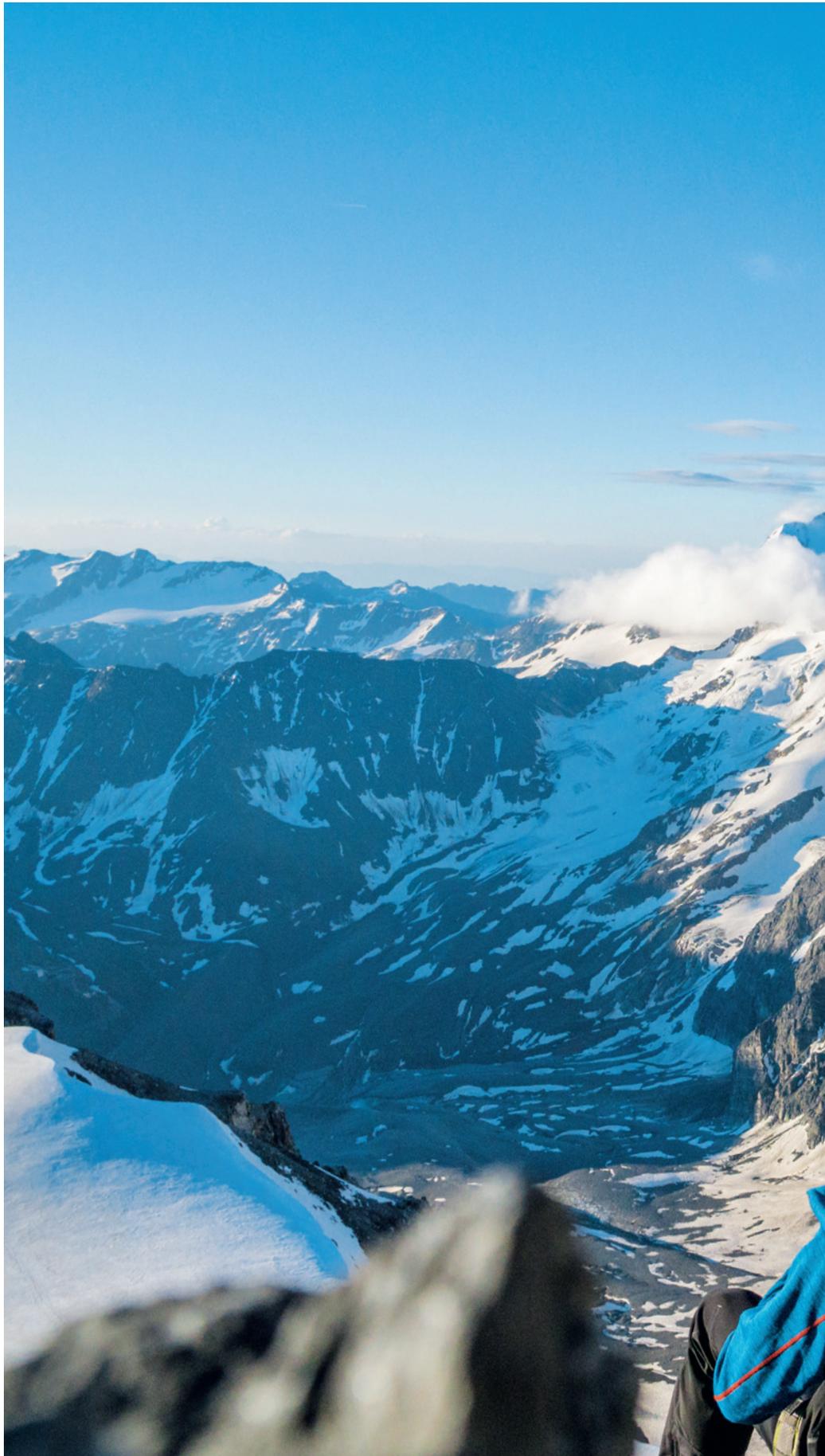
Ben ist Chefredakteur vom DHV-Info, mit dabei sind noch Sesi, Testpilot bei der DHV-Musterprüfstelle und Fanny, eine gute Freundin und Alpinistin aus dem Allgäu. Auch ich komme aus dem Allgäu, bin Mitglied im DAV-Expeditionskader. Die Berge sind mein Zuhause. Hike&Fly – seit 2 Jahren – meine persönliche Definition vom Gleitschirmfliegen. Von Anfang an war klar, dass die Mädls sich um den Aufstieg kümmern und das Blatt sich wendet, sobald wir am Gipfel stehen. Ben wird den „Dummy“ machen und als Erster starten, Sesi macht das Schlusslicht. Voraussetzung: Es ist startbar.

Ben ist Chefredakteur vom DHV-Info, mit dabei sind noch Sesi, Testpilot bei der DHV-Musterprüfstelle und Fanny, eine gute Freundin und Alpinistin aus dem Allgäu. Auch ich komme aus dem Allgäu, bin Mitglied im DAV-Expeditionskader. Die Berge sind mein Zuhause. Hike&Fly – seit 2 Jahren – meine persönliche Definition vom Gleitschirmfliegen. Von Anfang an war klar, dass die Mädls sich um den Aufstieg kümmern und das Blatt sich wendet, sobald wir am Gipfel stehen. Ben wird den „Dummy“ machen und als Erster starten, Sesi macht das Schlusslicht. Voraussetzung: Es ist startbar.

Endlich geht's los - der Weg nach Sulden

Im Juli war es dann soweit. Nach gefühlt 100maligem Wettercheck sind wir uns sicher, dass der Wind passt und ein Flug theoretisch möglich wäre.

Wir treffen uns um 16.00 Uhr am Parkplatz in Sulden, einem Bergdorf mit 400 Einwohnern auf 1.900 Metern, dem Ausgangspunkt unserer Tour. Bis wir loskommen, vergeht eine weitere Stunde. Wir komprimieren unsere Schirme, sortieren und packen die Gletscherausrüstung, machen >



*In einer schnelllebigen Welt wie der unseren
sollten wir uns genau diese besonderen Augenblicke
bewahren. Den Moment auskosten und leben.*





Wir steigen am Vortag zur Hütte auf. Früh geht es am nächsten Tag los - als die ersten Sonnenstrahlen uns erreichen, sind wir schon lange unterwegs. Der Grat ist exponiert, der Gipfel in greifbarer Nähe.



nochmal einen Materialcheck. Im Kopf gehe ich alles durch, checke auch für die anderen, ob alles dabei ist. Ich fühle mich verantwortlich. Verantwortlich für den Aufstieg, will, dass alles passt. Der perfekte Tag am Berg.

Langsam laufen wir los. Der Weg führt entlang eines Baches bis zum Talende. Dann aufsteigend über Bäche und Felsen zu Bergwiesen mit wunderschön blühenden Alpenrosen. Schon von der Ferne sehen wir die Hütte, links die Seracs und Gletscherabbrüche von Königspitze und Zebbru, vor uns liegt der Hintergrat. Unser morgiges Ziel.

In der Hütte angekommen, beziehen wir unser Lager und gehen zum Abendessen. Anschließend gehe ich mit Fanny nochmal die Tour durch, wir überdenken unseren Zeitplan und entscheiden uns für frühes Bettgehen und noch früheres Aufstehen. Die Anspannung ist deutlich zu spüren. Fanny und ich haben Respekt vor dem Fliegen. Wird der Wind passen? Kommt er aus der richtigen Richtung? Was ist, wenn wir zu spät dran sind und der Wind zu stark ist? Und viel wichtiger, was ist, wenn Ben und Sesi locker starten könnten, für uns zwei es aber zu heftig ist?

Schritt für Schritt in Richtung Gipfel

Gleichzeitig sehe ich, dass auch die Köpfe von den Jungs arbeiten. Aber sie machen sich – im Gegensatz zu uns – Gedanken über den Aufstieg, der Flug ins Tal ist dann nur noch das i-Tüpfelchen.

Immer wieder faszinierend, wie unterschiedliche Fähigkeiten zu unterschiedlichem Wohlbefinden führen. Der Hintergrat ist für uns Mädls – ohne arrogant wirken zu wollen – wenig anspruchsvoll, gleichzeitig ist für Ben und Sesi der Flug ins Tal nicht der Rede wert. Eine schöne Zugabe, aber das Außergewöhnliche ist der Weg auf den Gipfel. Und dennoch, für uns alle ist die Tour etwas Besonderes. In einer schnelllebigen Welt wie der unseren, sollten wir uns genau diese besonderen Augenblicke bewahren. Den Moment auskosten und leben.

Wie in Trance packe ich meinen Rucksack. Habe ich alles? Stirnlampe drin, Brotzeit, Wechselklamotten, wo sind die nochmal? Ah richtig, neben dem Bett. Wechselklamotten habe ich. Möglichst leise verlassen wir unser Sechsbettzimmer, unsere Mitbewohner schlafen noch. Logisch, Frühstück gibt's auch erst in einer halben Stunde. Wir starten heute früher, wollen die ersten am Grat sein und noch wichtiger, nicht allzu spät am Gipfel. 9 Uhr wäre super, lieber früher, um in eine ruhige Luft zu starten.

So wirklich gesprächig ist noch keiner heute Morgen. Jeder packt seine Sachen zusammen. Auf dem Gang genehmigen wir uns ein schnelles Frühstück – der Gasträum ist noch geschlossen. Und auch jetzt ist die Anspannung deutlich zu spüren. Jeder in Gedanken versunken. Gerne würde ich in diesem Augenblick wissen, was jedem durch den Kopf geht. Aber ich frage nicht nach. Schau lieber, dass wir möglichst bald loskommen.

Die Köpfe von den Jungs arbeiten. Sie machen sich Gedanken über den Aufstieg, der Flug ins Tal ist dann das i-Tüpfelchen.

Keine halbe Stunde, nachdem der Wecker geklingelt hat, setzen wir einen Fuß vor den anderen. Mit jedem Schritt nähern wir uns dem Grat. Wir sind nicht die einzigen, die so früh schon auf den Beinen sind. „Warum haben die alle so große Rucksäcke?“ schießt es mir durch den Kopf. Kurz gecheckt, ob da vielleicht auch Schirme drin sind, aber nein, die Rucksäcke sind einfach so groß. Langsam bewegen sich die Lichter in Richtung Gipfel. Schritt für Schritt. Noch ist es dunkel. Immer wieder schweift mein Blick nach oben und unten, zu den anderen Leuten. Ich checke unser Tempo. Wir kommen schnell voran. Alles im Zeitplan. Ein wenig nervös bin ich

schon. Schließlich will ich von diesem Gipfel fliegen und nicht den unendlich langen Abstieg auf mich nehmen. Aber eins nach dem anderen, zuerst der Grat. Ich gehe voraus, schaue, ob wir sichern müssen und entscheide mich dafür. Schieße das Seil auf, um keine Zeit zu verlieren und steige nach oben. Es läuft gut. Die erste 4er Stelle im Fels ist geschafft. Die Hälfte des Grates hinter uns. Doch langsam ziehen Wolken auf, umhüllen den Gipfel. Je weiter wir gehen, desto mehr werden auch wir von den Wolken umhüllt. Jetzt hat der Grat etwas Gespenstiges. Sofort schießt mir durch den Kopf: „Heute können wir sicher nicht fliegen, wir müssen alles wieder runter laufen.“ Etwas panisch äußere ich meine Bedenken. Doch die anderen sind der Meinung, dass sich der mittlerweile dichte Nebel mit den ersten Sonnenstrahlen lichten wird. „Ok, beruhige dich. Zuerst der Grat, dann der Flug. Eins nach dem anderen“, sagt meine innere Stimme. Und wieder steigen wir schweigend aufwärts. Schritt für

Schritt. Das nächste Eisfeld, Steigeisen an, im Fels dann Steigeisen aus, Seil hin, Seil weg. Mit diesem Rhythmus arbeiten wir uns gemeinsam in Richtung Gipfel. Das Gelände wird immer anspruchsvoller. Wir sichern mehr, gehen weniger seilfrei, brauchen mehr Zeit. Es macht Spaß, Meter für Meter zu gewinnen. Mein Blick schweift immer wieder ab, zu den Bergen um uns herum. Und wieder einmal muss ich feststellen, wie unglaublich gern ich draußen bin. Der Schnee, das Eis, die Seracs, das alles hat mich schon immer fasziniert. Es hat sich gelohnt. Zum ersten Mal ist es mir egal, ob wir fliegen oder nicht. Es hat sich gelohnt, früh aufzustehen,

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.



Blick zurück auf Gipfel (links) und Startplatz. Einen besseren Startplatz gibt es fast nicht mehr.

Perfekt steht der Schirm über mir. Perfekt hebt er ab und schwebt über die Gletscherwelt. Ich fliege.

der Ausblick ist unglaublich schön. Es lohnt sich immer, am Berg zu sein. Ich schau in die Gesichter der anderen. Ihre Augen strahlen und das lässt mich noch mehr Freude verspüren. Ich könnte mir keinen besseren Platz vorstellen, als genau hier zu sein, direkt unter dem Gipfel des Ortlers. Jetzt sind es noch wenige Schritte zum König. Das Gipfelkreuz in greifbarer Nähe.

Wir können fliegen

Langsam lichtet sich der Nebel. Sollten die anderen wirklich recht behalten? Wenn's so bleibt, können wir fliegen. Meine Schritte werden schneller. Noch wenige Meter und ich berühre das Kreuz. Natürlich sind wir nicht die Einzigen, die eine Audienz beim König haben. Um mich herum strahlende Gesichter. Ich blicke zu Fanny, Ben und Sesi, auch da sehe ich leuchtende Augen. Das obligatorische Bergheil und Gipfelfoto folgt. So richtig genießen kann ich den Gipfel allerdings nicht. Jetzt kommt – zumindest für mich – der schwierigere Teil des Tages. Der Flug. Wir packen unsere Sachen zusammen und gehen Richtung Startplatz. Wind von SW-N ist ohne Probleme startbar. Wir haben NW Wind, legen unsere Schirme aus. „Hoffentlich komm ich gut raus. Aber abbrechen kann ich auch jederzeit. Nur links, da sind Gletscherspalten. Also lieber rechts halten“, geht es mir durch den Kopf. Ich scanne den Startplatz ab, sehe vor meinem inneren Auge den Schirm schon ausgebreitet liegen. Lang-

sam verstauen wir unsere Steigeisen, Pickel, Gurt, Seil und die Stöcke. Alles zumachen. Ich lege den Schirm aus. Fast gleichzeitig sind alle fertig. Ob es gut geht? Kann ich einen schönen Start hinlegen? Jetzt hat meine Nervosität ihren Höhepunkt erreicht. Der Wind kommt von vorne. Ich mach den 5-Punkte-Check. Alles passt. Besser geht's nicht mehr. Noch einmal schauen wir uns an, ein letztes gemeinsames Selfie und dann zieh' ich langsam meinen Schirm auf. Perfekt steht er über mir. Perfekt hebe ich ab und schwebe über die Gletscherwelt. Ich fliege. Erst jetzt kann ich es voll und ganz genießen. Ich bin frei und schwebe, schwebe über die Gletscherspalten und Seracs. Nochmal dreh ich mich um, fliege eine Kurve Richtung



Raphaela beim Sortieren des Gleitschirms nach dem Flug.

Berg und staune über diese unglaublich schöne Welt, in der wir leben dürfen. Was für ein Geschenk. Wahrhaftig königlich. Wir gleiten hinaus und landen gegen 10 Uhr in Suld. Und wieder muss ich staunen. Gerade noch auf fast 4.000 Meter und jetzt am Boden. Ich kann es noch nicht ganz fassen. Wir sind tatsächlich geflogen. Das ist mein persönlicher Traum vom Gleitschirmfliegen, der Grund warum ich so eine Faszination für den Flugsport entwickelt habe. Hike&Fly par excellence. Vom Gipfel in wenigen Minuten ins Tal. 40 Minuten Fliegen versus 6 Stunden Abstieg. Ist die Aufregung davor, die Nervosität nicht Teil des Ganzen? Du weißt, du kannst es und trotzdem gibt es eine innere Stimme, die dich verunsichert und vorsichtig sein lässt, sie lässt dich deine Handlungen überdenken und gibt dir am Ende die Zuversicht, dass es möglich ist. Möglich, in wenigen Stunden über den Hintergrat auf den Ortler zu gehen, den Schirm aufzuziehen und ins Tal zu fliegen..

Zeitsprung: Die Sonne strahlt auf unsere Rücken. Wir sind vor 2 Stunden am Gipfel gestanden, vor einer gelandet. Jetzt steht der Kaffee mit Apfelstrudel und extra Portion Sahne vor mir. Ich lasse die letzten Stunden Revue passieren. Was für ein Tag. Heute haben wir alles erreicht. Und dennoch ist mir klar, dass es nicht immer so läuft. Wir könnten uns jetzt auch irgendwo im Abstieg befinden. ▽

INFOS

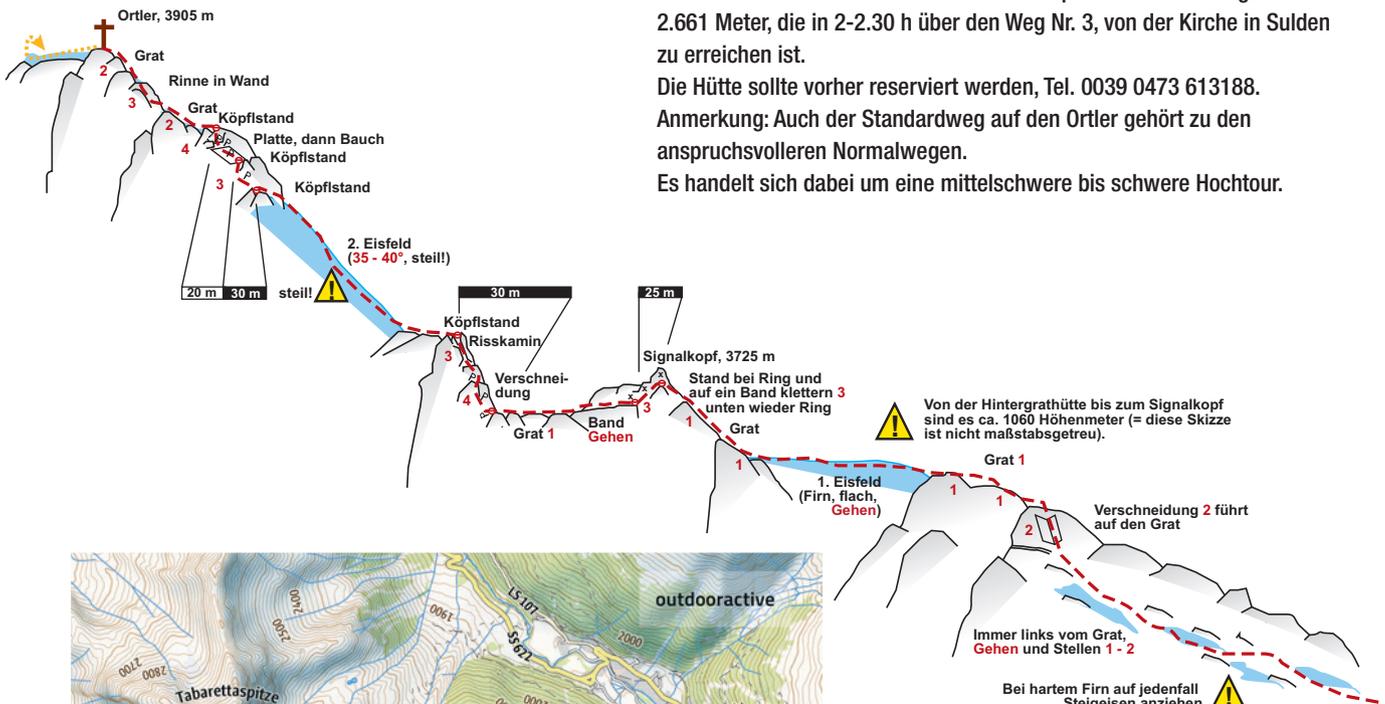
Tourenbeschreibung:

Beim Hintergrat (IV-, 40° im Eis) handelt es sich um eine schwierige Hochtour mit Kletterstellen bis in den 4ten Grat. Stützpunkt ist die Hintergrathütte auf 2.661 Meter, die in 2-2.30 h über den Weg Nr. 3, von der Kirche in Suldén zu erreichen ist.

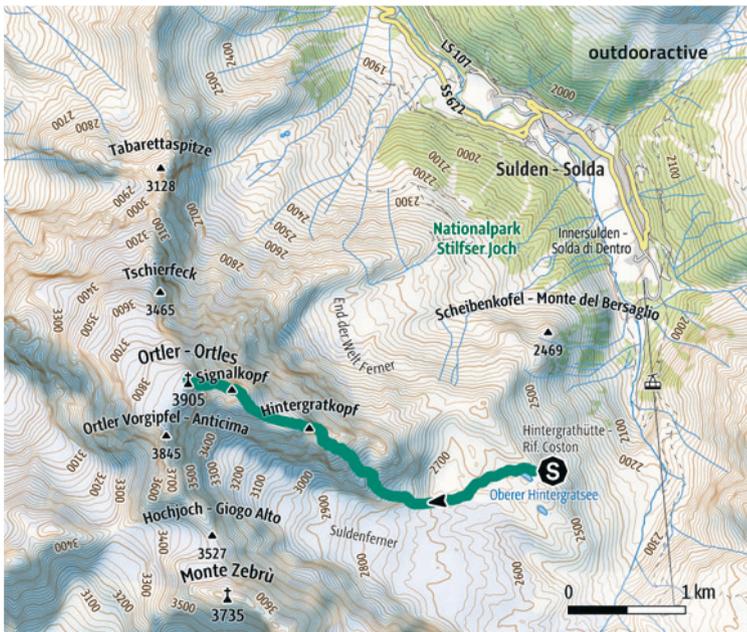
Die Hütte sollte vorher reserviert werden, Tel. 0039 0473 613188.

Anmerkung: Auch der Standardweg auf den Ortler gehört zu den anspruchsvolleren Normalwegen.

Es handelt sich dabei um eine mittelschwere bis schwere Hochtour.



www.alpinverlag | bergsteigen.at



Outdooractive Kartografie
Geoinformationen © Outdooractive
© Präzisionsdaten 4L AND (Trentino)
© 1994-2018 here. All Rights reserved.

INFOS

http://paraalpin.info/ortler_3905m.htm

www.hikeandfly.info/ unter Suchbegriff Ortler

www.bergsteigen.com/touren/klettern/ortler-hintergrat/

www.bergsteigen.com/fileadmin/userdaten/import/topos/1870_Topo_a6f8dee7-34ce-4814-93dc-0c949e167e76_ortler_hintergrat_topo.pdf

Ausrüstung

- 50 Meter Seil
- Gletscherausrüstung (Gurt, Eisschraube, Karabiner, Reepschnur, Microtraxion)
- 3 Camalots
- Bandschlingen
- Pickel
- Helm
- Steigeisen
- Erste-Hilfe-Set inklusiv Biwacksack
- Advance PI2 19, Skywalk Tonic16, Gin Yeti3 19 und Gin Yeti4 22
- Bergsteigergurtzeug und Leichtrettung

Flug

Startplatz:

Startmöglichkeiten gibt es in Richtung Westen knapp unterhalb des Gipfels oder in Richtung Norden auf ca. 3720 Metern. Der Startplatz ist flach, aber noch gut zu starten.

Anscheinend gibt es Richtung Süden eine Startmöglichkeit – diese wurde von uns nicht ausprobiert.

Landeplatz:

Landwiesen sind ausreichend in der Gegend um Suldén. Bitte unbedingt darauf achten, dass die Wiesen gemäht sind!

Goldener Oktober

Flugschulbegleitetes Walk and Fly in Südtirol

Text: Petra Aichele

↑ Aufstieg zum Hochalpenkopf

Nach einigen Jahren Flugabstinenz wollte ich wieder Gleitschirm fliegen. Ich stellte mir den idealen Wiedereinstieg so vor: großzügige, einsame Wiesenstartplätze, ruhige Luft und große Landeplätze... All das bietet Südtirol im Herbst, wenn die Bergbahnen bereits geschlossen sind. Daher schloss ich mich spontan der Walk and Fly Tour von Klaus Schwarzer, Inhaber der Flugschule Fly-ART (<https://flyart.de>), im Pustertal an. Die Wettervorhersage versprach ein stabiles Hoch und beste Flugbedingungen in den Südalpen für die nächsten Tage. Klaus war vor der Tour bereits mit einigen A-Schein Aspiranten zur Höhenflugschulung in Südtirol. Gut für mich, denn wir verabredeten, dass ich zwei Tage vor Beginn der Walk and

Fly Tour anreiste, um wieder einige Starts und Landungen mit Fluglehrerbegleitung am Funk zu üben.

Der „erste“ Flug

„Auf den ersten Blick ist der Landeplatz etwas gewöhnungsbedürftig, aber mit Funkweisung kein Problem“. Samstagmorgens standen wir auf dem Landeplatz am Lanerhof in Weitental und Klaus erklärte mir Anflug und Landeinteilung. Meine letzte Landung war knapp fünf Jahre her und der Landeplatz wirkte auf mich tatsächlich erstmal einschüchternd, eher klein und abschüssig. So fand ich es sehr beruhigend, über Funk einen „Landeassistenten“ dabei zu haben. Der Flugschulbus brachte uns zum

Startplatz am Oberhof, an dem Klaus seine Höhenschulungen durchführt. Während der Auffahrt lieferten sich Vorfreude und Nervosität in mir ein kleines Kopf-an-Kopf-Rennen. Habe ich in den paar Jahren viel gelernt? Für die A-Schein Schüler war es der Prüfungstag, daher starteten sie zuerst unter den wachsamen Augen von Prüfer Mike. Derweil bewunderte ich die herrliche Umgebung und bereitete mich mental auf meinen Start vor. „Wenn du überm Tal bist, können wir über Funk ein paar Manöver üben, wie die Acht und Ohren anlegen mit Beschleuniger“ schlug mir Fluglehrer Franz vor. Die anderen waren alle in der Luft und ich machte mich auch startklar. Franz ging nochmal Startablauf und Manöver mit mir





Gampiel Alm im Pfunderer Tal



↑ Startplatz Ahornach bei Sand in Taufers: Ideales Gelände für Gleitschirm- und Drachenflieger.

durch. Meine Nervosität verflüchtigte sich wie Dunst in der Morgensonne. Es waren perfekte Startbedingungen und so lief der Start fast wie von selbst, nach wenigen Schritten war ich in der Luft, freute mich wie ein Kind und über Funk bestätigte Franz mein gutes Gefühl „Du hast nix verlernt!“ Auch die Landung klappte dank Klaus' Einweisung gut, und nach einem weiteren entspannten Flug klebte ein Dauergrinsen auf meinem Gesicht.

In der Zwischenzeit waren Harry und Uli, zwei weitere Walk and Fly Teilnehmer und gute Freunde, an den Landeplatz gekommen. Harry hatte ebenso wie ich die A-Schein Schulung von Klaus genutzt, um zur Auffrischung ein paar Starts und Landungen unter Fluglehreranleitung zu machen. Die

erfolgreichen A-Schein Prüflinge verabschiedeten sich, Klaus, Uli, Harry und ich hatten vor, den schönen Tag noch für ein paar Flüge in Sand in Taufers zu nutzen.

Premiumgelände im Ahrntal

Das Fluggebiet Ahornach/Sand in Taufers ist ein wunderschönes Gelände für Gleitschirm- und Drachenflieger, die Landewiese groß und frei angeströmt. Zum Startplatz kommt man mit dem Auto oder zu Fuß. Da die Walk and Fly Tour ja erst morgen beginnen sollte, fuhren wir mit Klaus' VW-Bus hoch... Oben genossen wir erstmal den weiten Blick über das Tauferer Tal. Klaus und Uli wollten noch auf Thermik warten, Harry und ich machten uns startfertig. Es war angenehm wenig los am Startplatz. Leichter Wind von vorne, ruhige

Luft und viel Platz beim Landen machten den Flug zum reinen Genuss. Wir fuhren nochmal hoch. Diesmal starteten auch Klaus und Uli, kratzten am Hang und krallten sich in der spärlichen Herbst-Thermik fest. Mein Vario gab nur ein kurzes Rülpsen von sich, dann schwebte ich weiter ruhig ins Tal. Noch wollte ich mich vorrangig auf Start und Landung konzentrieren. Auf der Rückfahrt gönnten wir uns in Brunecks schöner Altstadt einen Cappuccino, dann gings zurück nach Weitentental in unsere gemütliche, familiengeführte Pension Moarhof, die für die nächsten Tage unser Basislager sein sollte. Beim Abendessen gesellten sich noch Markus, Olaf und Robert dazu, womit unsere Walk and Fly Truppe komplett war. Klaus stellte die geplante Tour für den morgigen >

KURZINFO FLUGGEBIETE

Sand in Taufers/Ahornach

Startplatz Ahornach | HG+GS

Koordinaten N 46°55'33.76" E 11°58'03.62"

Höhe NN 1.425 m

Startrichtung S-SW

Landeplatz Sand in Taufers | HG+GS

Koordinaten N 46°54'43.90" E 11°57'38.13"

Höhe NN 866 m

Start- und Landegebühr im Schwimmbad/Café Cascade entrichten

Gampielalm

Startplatz | GS zu Fuß

Koordinaten N 46°54'53.32" E 11°42'18.94"

Höhe NN ca. 2.006 m

Startrichtung SO-S, SW

Landeplatz Pfunders | GS

Koordinaten N 46°53'53.22" E 11°42'01.60"

Höhe NN 1.235 m

Landeplatz vorher begutachten, relativ klein.

Hochalpenkopf

Startplatz | GS zu Fuß

Koordinaten Gipfel N 46°42'45" E 12°2'42"

Höhe NN ca. 2.542 m

Startrichtung ideal S, möglich SO – SW

Landeplatz Große landwirtschaftlich genutzte Wiesen beim Parkplatz am Pragser Wildsee, nur auf abgemähten Wiesen landen.

Pfurner Nock

Startplatz | GS zu Fuß

Koordinaten N 46°51'19.11" E 11°45'44.13"

Höhe NN ca. 2.142 m

Startrichtung SO-SW

Landeplatz Offizieller Landeplatz in Meransen

Koordinaten N 46°50'42.71" E 11°43'50.06"

Höhe NN 906 m

Wir landeten alternativ auf abgemähten landwirtschaftlich genutzten Wiesen in Weitental/Pfunderer Tal.

Gitschberg

Startplatz | GS zu Fuß

Koordinaten N 46°51'15.98" E 11°41'18.79"

Höhe NN 2.281 m

Startrichtung O-SO

Landeplatz Offizieller Landeplatz in Meransen

Koordinaten N 46°50'42.71" E 11°43'50.06"

Höhe NN 906 m

Wir landeten alternativ auf abgemähten landwirtschaftlich genutzten Wiesen in Weitental/Pfunderer Tal.

Plose

Startplatz | GS zu Fuß

Koordinaten N 46°42'08.23" E 11°43'48.53"

Höhe NN ca. 2.460 m

Startrichtung S-NW

Landeplatz Brixen Sportplatz

Koordinaten N 46°42'12.17" E 11°39'16.48"

Höhe NN 560 m

Landeplatz vorher begutachten, Starkstromleitungen, Hindernisse Flutlichtanlage Sportplatz.

Anzeige

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer, XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero

The advertisement features a large background image of a paraglider in flight over a mountain range. The paraglider is wearing a black helmet and a green jumpsuit, and is holding a red parachute with the Skyman logo. Below the main image, there is a grid of four smaller images showing different pieces of Skyman equipment: a black and white parachute, a black and red parachute, a black and red bag, and a yellow parachute. The text 'Live your adventure!' and 'Ultraleichte Freiheit!' are prominently displayed. The website address 'www.skyman.aero' is written in a green banner at the bottom right.



MARKUS PIETZKE

↑ Belohnung für den Aufstieg: Traum-Panoramaflug

Tag vor und meine Vorfreude wuchs, denn nun fühlte ich mich zumindest fliegerisch fit fürs Walk and Fly.

Überm Pfunderer Tal

Zum Einstieg hatte Klaus eine gemäßigte Tour mit ca. 700 Höhenmetern im Pfunderer Tal, quasi vor der Haustüre, mit uns vor. Der Tag begrüßte uns mit schönstem Wetter, für herbstliche Verhältnisse sehr warm und klar. Zuerst schauten wir uns den Landeplatz in Pfunders an, Klaus erklärte die beste Landetaktik. Groß ist er nicht, dachte ich mir, aber nach den gestrigen Flügen vertraute ich nun wieder mehr auf mein Landekönnen. Die Weiler und Gehöfte hinter uns lassend, stiegen wir, mal durch golden leuchtende Lärchenwäldchen, mal über herbstlich braune Almwiesen, hinauf in Richtung Gampielalm. Jeder wählte sein Tempo, ich war froh über meine leichte Ausrüstung und bewunderte Robert, der sich mit seiner schweren, „normalen“ Ausrüstung hochkämpfte. Man ist hier schnell über der Baumgrenze und der Blick schweift über riesige Almmatten und Hänge, es besteht kein Zweifel, warum die Gegend ein Walk and Fly Eldorado ist. Die Gampielalm liegt aussichtsreich inmitten der Pfunderer Berge, mit Panoramablick auf Seefeldspitze, Gitschberg und Eidechsspitze. An der Alm machten wir Pause, erfrischten uns am Brunnen mit klarem Quellwasser und genossen die Ruhe. Kein Mensch weit und breit, die Alm hatte schon geschlossen. Zum Starten stiegen wir noch etwas höher, wo auf einer ideal geneigten Wiese der Wind schön anstand. Uli unser „Thermikschnüffler“ startete als erstes und konnte sich auch tatsächlich ganz gut halten. Ich genoss erst den Sightseeing-Flug übers Pfunderer Tal, konzentrierte mich aber schon früh auf die Landung, da ich nun ohne Funk unterwegs war. Die klappte richtig gut und beseitigte endgültig meine letzten Zweifel. Danach schmeckte das Landebier auf der gemütlichen Terrasse des Lanerhofs in Weitental gleich doppelt so gut.

In den Pragser Dolomiten

Heute war aufgrund des perfekten Wetters unsere Königsetappe geplant. Wir starteten früh, wegen der etwas längeren Anfahrt zum Pragser Wildsee. Das Tal war noch tiefgekühlt, die Sonne versteckt hinter der beeindruckenden Kulisse der umstehenden Zwei- bis Dreitausendergipfel. Unser Ziel war der Hochalpenkopf, ein Aufstieg von ca. 1.000 Höhenmetern. Der abwechslungsreiche Weg führte uns vom Parkplatz am Pragser Wildsee, vorbei an wirklich riesigen Landewiesen, aufwärts zur Kaserhütte. Schnell wurde uns warm und wir legten an dem idyllischen Hüttchen eine kurze Rast ein. Ab hier entpuppte sich der Steig als recht fordernd und schweißtreibend. Olaf das „Konditionstier“ erbarnte sich, und tauschte seine superleichte Ausrüstung gegen Roberts „Hinkelstein“. Am Sattel der Pragser >

independence
paragliding

Paragliding equipment since 1990



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

www.independence.aero

PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



Wolfgang Marxt

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

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach



MARKUS PIETZKE

↑ Großzügige Startflächen am Pfuner Nock

Furkel angekommen, legten wir nochmal eine Trink- und Verschnaufpause ein. Ab hier ging es gemäßigter über einen Grashang weiter zum Hochalpenkopf. Die Aussicht war unglaublich, markante Gipfel wie die Hohe Gaisl, Dürrenstein, Seekofel und wie sie alle heißen, standen scharf umrissen vor dem azurblauen Himmel, unter uns der Pragser Wildsee eingebettet wie ein Smaragd in eine steinerne Fassung. Die Krönung des Ganzen: Die Wiesen etwas unterhalb des Gipfels bieten beste Startbedingungen in südlicher Richtung. Ich machte mich in aller Ruhe startklar, konnte meinen Blick kaum von dem Panorama losreißen. Einer nach dem anderen ging raus, Uli wieder als erster, er fand auch gleich Thermikanschluss. Harry und ich hinterher. Es ging herrlich sanft nach oben, sodass ich und selbst Harry, der „Thermikvermeider“, richtig Spaß am Kurbeln hatten. Die meisten konnten so den Abgleiter um einiges verlängern. Der Landeanflug mit Blick auf den See war ein besonderes Schmanke! Wir anderen lagen schon eine ganze Weile träge in der Sonne am Landeplatz, bis Markus sich schließlich auch erbarmte zu landen. Er kostete den herrlichen Tag sozusagen bis zum Letzten aus. Eigentlich konnte es nicht mehr besser werden.

Besuch der Eidechs

Die Eidechsspitze thront formschön und markant am Eingang des Pfuner Tals. Sie wollten wir heute in Angriff nehmen, besser gesagt einen Grasbuckel unterhalb der Eidechs, den Pfuner Nock. Die Konditionsstarken starteten direkt zu Fuß von unserer Pension Moarhof aus. Wir anderen, Robert,

Harry, Uli und ich, wählten den verkürzten Anstieg und fuhren mit dem Auto bis in den Weiler Margen, auch so blieben uns noch ca. 800 hm Aufstieg. Bei der Wegfindung mussten wir uns etwas auf unsere Intuition verlassen, da der Weg von dieser Seite aus nicht immer markiert ist. Folglich trafen wir auch keine Menschenseele. An einem schönen Aussichtspunkt oberhalb der Waldgrenze rasteten wir noch nicht lange, da kamen auch schon die anderen daher. Zusammen gings weiter, teilweise weglos, über die riesigen ockerbraunen Almflächen, bis hinauf zu einem kleinen Hüttchen am Pfuner Nock. Aufgrund der Windrichtung und des heute etwas stärkeren Windes wählten wir hier unseren Startplatz. Die Wiesenflächen ziehen sich bis hinauf zum ca. 260 m höher gelegenen Altberg und bieten jede Menge Startmöglichkeiten. Die Eidechsspitze selbst ist eher hochalpines Gelände. Da der Thermikofen heute nicht wirklich an war, landeten wir nach einem ruhigen Abgleiter alle recht zügig auf den abgemähten Wiesen vor unserer Pension in Weitental.

Auf den Gitschberg

Am Schnittpunkt von Eisacktal und Pustertal liegt der ca. 2.500 m hohe Gitsch, im Winter beliebtes Familienskigebiet, und auch im Sommer dank der Aufstiegsanlagen und uralten Almen viel frequentiertes Wandergebiet. Jetzt im Herbst sind die Anlagen geschlossen, sodass wir auch bei unserem heutigen Walk and Fly auf den Gitsch die Ruhe genießen konnten. Vermutlich ist unsere ca. 900 hm lange Aufstiegsvariante ab Oberhof auch in der Hochsaison wenig begangen, so zuge-

FLYMASTER

NEU

3G
SD series



www.flymaster.de

Unterstützt durch
Flymaster



FLYMASTER SIM



wachsen wie unser „Abschneider“ schon war. Aber besser einen verwilderten Steig oder weglos gehen, als die langweilige neue Forststraße. So kämpften wir uns schwitzend bergauf, bis zu einer kleinen Alm, ab der wir nach einer kurzen Stärkungspause dem jetzt wieder ausgeschilderten Weg Richtung Gipfel folgten. Der Gitsch bietet viele Startmöglichkeiten Richtung Südost/Ost. Die meisten von uns wählten eine Wiese etwa unterhalb des Gipfels, Markus und Olaf stiegen noch das letzte Stück hinauf. Es erwartete uns ein wunderbar langer Abgleiter von ca. 1.400 Metern bis zur Landwiese in Weintental. Walk and Fly macht hungrig und durstig und heute verwöhnte uns unser Wirt nach dem sowieso schon reichlichen Abendessen noch mit Maroni und selbstgemachtem Heuschnaps, bis wir fast platzten.

Die Plose

Und täglich grüßt das Murmeltier: Auch heute am letzten Tag zeigte der morgendliche Blick aus dem Fenster wieder wolkenlosen blauen Himmel. Zum Abschluss stand die Plose, Brixens Hausberg, auf dem Programm. Heute ließen wir es ruhiger angehen und verkürzten den Anstieg ein gutes Stück mit dem Auto. Ca. 500 hm waren es noch vom Parkplatz bis zum Plosegipfel. Über die weitläufigen Skipisten ging's hinauf zur Plo-



© MARKUS PIETZKE

↑ Plosegipfel: Startplatz mit Rundumblick

sehütte. Die Bahn hatte zwar schon geschlossen, aber die Hütte war wider Erwarten noch geöffnet, so nutzten wir die Gelegenheit zu einem Cappuccino in 2.447 m Höhe.

Weiter ging's vorbei an den Sendeanlagen zum Startplatz auf dem Gipfelplateau, das Startmöglichkeiten in fast alle Richtungen bietet sowie einen Rundumblick auf Südtirols gewaltige Bergkulisse und das Eisacktal im herbstlichen Farbenrausch. Dieses Panorama konnten wir bei unserem Flug von knapp 2.500 m bis zum Landeplatz beim

Sportplatz in Brixen auf 560 m ausgiebig bewundern.

Persönliches Resümee

Der flugschulbegleitete Wiedereinstieg und die entspannte Walk and Fly Tour haben mich meine anfängliche Unsicherheit schnell vergessen lassen, so konnte ich gleich wieder die schönen Seiten des Fliegens genießen. Ich bin mit dem festen Vorsatz heimgefahren, bis zum nächsten Flug nicht so viel Zeit ins Land gehen zu lassen. ▽

Anzeige

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

Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining

Kennst Du diese Momente, wo man einfach nur sprachlos glücklich ist, ein Gleitschirmpilot zu sein?

Dafür lohnt es sich, einen guten Trainingsstand zu halten.

Die DHV-SkyPerformance Center sind die Spezialisten für Dein individuelles Training - auch für Wieder-Einsteiger nach einer Flugpause.

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

 Norddeutsche Gleitschirmschule 17192 Waren, Tel. 0157-77590482 www.norddeutsche-gleitschirmschule.de	 Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee 83246 Unterwössen, 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.hotsport.de	 Flugschule Adventure-Sports 83661 Lenggries, 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
 Mosel glider 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	

DHV-SICHERHEITSTEST

LTF A- und B-Gleitschirme

Folge 16 | Dieser Bericht baut auf den Artikel aus dem DHV-Info 174 auf, der auch im Web (www.dhv.de unter Sicherheit und Technik) nachzulesen ist. Angaben zu den Bewertungskriterien, der Unfallrelevanz der getesteten Manöver, den Vorgaben der Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) zu den Testmanövern und der Datenlogger-Technologie sowie andere Details sind in diesem Artikel aufgeführt. Das Team des DHV-Referats Sicherheit und Technik hat für die 16. Folge des Sicherheitstests aktuelle LTF A- und B-Schirme am Markt gekauft und intensiv geprüft.

Text: Simon Winkler, Karl Slezak | Fotos: Simon Winkler, Jürgen Kraus, Pál Takáts



Flugmanöver/Extremflugverhalten

Alle Flugmanöver wurden mit Datenloggern und GoPro- sowie Bodenkamera dokumentiert.

Die Flugtests wurden von den DHV-Testpiloten Jürgen Kraus, Pál Takáts und Simon Winkler mit dem Sitzgurtzeug Independence Logo Freestyle durchgeführt.

Gerät	Safety-Class	Gewichtsbereich Getestetes Startgewicht
PHI-Air Symphonia 24 LTF A	 3 Seitliche Einklapper 4 Frontale Einklapper 3 Steilspirale	90-110 kg 95 kg Winkler 105 kg Kraus
GRADIENT Golden 5 26 LTF B	 4 Seitliche Einklapper 5 Frontale Einklapper 2 Steilspirale	85-105 kg 95 kg Winkler 105 kg Kraus
NOVA Ion 5 M LTF B	 5 Seitliche Einklapper 2 Frontale Einklapper 3 Steilspirale	90-110 kg 90 kg Takáts 95 kg Winkler 105 kg Kraus

So wird getestet

Zwei Testpiloten prüfen den Gleitschirm in allen Testflugmanövern. Die Testflüge erfolgen innerhalb des zulässigen Gewichtsbereiches. Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, werden stets die gleichen mustergeprüften Gurtzeuge verwendet (keine Liegegurtzeuge). Grundlage der Testflugmanöver sind die Prüfvorschriften für Gleitschirmtests nach der Europäischen Norm (EN 926-2:2013). Bei den DHV Safety Class Tests werden diese Prüfvorschriften so streng wie möglich angewandt. Bewertet werden die Manöver seitliche Einklapper, frontale Einklapper und Steilspirale. Das Verhalten bei den anderen getesteten Flugmanövern wird angegeben und beschrieben, aber nicht bewertet.

Seitliche Einklapper, unbeschleunigt und beschleunigt:

Die Einklapper werden so groß ausgeführt, wie es das am Untersegel markierte Messfeld erlaubt. Mit steilstmöglicher Knicklinie innerhalb des Messfeldes. Es werden nur solche Einklapper gewertet, die komplett von der Eintrittskante bis zur Hinterkante innerhalb des Messfeldes liegen. Einklapper, deren Größe über das Messfeld hinausgehen, werden nicht bewertet. Im Einzelfall, wenn das Geräteverhalten auf solche Einklapper markant anspruchsvoller wird, kann eine Erwähnung im Testpilotenkommentar erfolgen.

Praktischer Hintergrund:

In der Praxis generieren seitliche Einklapper, die den Schirm mit steiler Knicklinie bis über die Hinterkante deformieren, das anspruchsvollste Geräteverhalten. Dies ist aus Unfallanalysen und Unfallvideos bekannt.

Frontklapper, unbeschleunigt und beschleunigt:

Es wird das Verhalten bei Frontklappern mit ca. 50 % Flächentiefe (Vorgabe der EN-Prüfvorschriften: mindestens 50 %) und zusätzlich mit der maximal erreichbaren Flächentiefe geprüft, die das Gerät vorgibt.

Praktischer Hintergrund:

Besonders bei sehr großen Frontklappern (70-100 % Flächentiefe) zeigt sich in der Praxis oft ein stark vom LTF/EN-Prüfergebnis abweichendes Geräteverhalten, wie z.B. stabile Frontklapper, Frontrosetten, Verhänger. Ob das geprüfte Gerät Tendenzen zu solchem Verhalten zeigt, soll durch die Testvorgabe „maximal erreichbare Flächentiefe“ geprüft werden.

Steilspirale:

Hier wird nach den Testvorgaben der LTF 91-09 (Verhalten bei einer Steilspirale mit 14 m/s) und nach denen der EN 926-2:2013 (Ausleitung nach zwei voll entwickelten Spiralumdrehungen) geprüft und bewertet. Zudem wird zusätzlich eine Ausleitung in neutraler Pilotenposition vorgenommen. Das Verhalten des Schirmes bei dieser Ausleitung wird nicht für die Klassifizierung herangezogen, aber im Testpilotenkommentar erwähnt.

Praktischer Hintergrund:

Die Steilspirale ist ein sehr komplexes Flugmanöver, dessen Verhalten von vielen Parametern beeinflusst wird (Einleiteart, Verhalten des Piloten auf die G-Kräfte, Ausleitemethode). Mit der Prüfung von zwei flugtechnisch unterschiedlichen Spiralarten und drei verschiedenen Ausleitevarianten soll das Verhalten des Gerätes möglichst umfassend ermittelt werden, um mögliche Schwachpunkte zu erkennen.

Dokumentation und Auswertung:

Die bei den Testflügen verwendeten Datenlogger zeichnen Nick-, Gier- und Rollwinkel, Flug- und Sinkgeschwindigkeit, Dynamik (Nickwinkelgeschwindigkeit), G-Last und Höhenverlust auf. Die Daten werden mit den GoPro- und Bodenkamera-Daten synchronisiert.

Die Auswertung aller Daten und Aufzeichnungen erfolgt im Experten-Team. Zur Bewertung und Einstufung in die DHV Safety Class werden die Datenauswertung und die Testpilotenbewertungen zusammengeführt. Die Gleitschirme werden nach ihrer Marktrelevanz ausgewählt. Der DHV kauft die Geräte am Markt ein. Im Regelfall wird die meistverkaufte, mittlere Gerätegröße zum Test gewählt. Die Safety Class-Einstufung der geprüften Gleitschirme gilt nur für die getestete Größe.



Karl Slezak

- Projektleitung und Initiator SafetyClass
- Datenauswertung und Controlling
- DHV-Sicherheitsreferent



Simon Winkler

- Testpilot SafetyClass 88-95 kg
- Datenauswertung und Testbericht
- DHV-Sicherheitstrainer und Lehrteam



Jürgen Kraus

- Testpilot SafetyClass 100-110 kg
- DHV-Sicherheitstrainer
- Ehem. Testpilot bei namhaften Herstellern



Pal Takàts

- Testpilot SafetyClass 85-90 kg
- DHV-Sicherheitstrainer
- Acro und XC Weltcupilot

Seitliche Einklapper

PHI Symphonia 24	Höhen- verlust in m	Nickwinkel in °	Max. Nickwinkelgeschw. in °/Sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	-49	-60	55	<2,5	180	-11	moderat	3
beschleunigt	-49	-60	70	<2,5	180	-14	moderat	3



Seitlicher Einklapper unbeschleunigt



Seitlicher Einklapper vollbeschleunigt

Das Einklappverhalten des Phi Symphonia 24 war sehr weich. Der Schirm ließ sich leicht an die Messfeldobergrenze klappen. Steile Einklappptiefen waren nur schwer zu simulieren. Je höher die Einleitungskraft, desto weiter klappte der Schirm in Spannweitenrichtung. Flächentiefer wurden die Einklapper dabei nicht. Der Schirm hatte seine Knicklinie beschleunigt sowie unbeschleunigt markant auf der Höhe des in der Mitte liegenden Spannbandes. Dies dämpfte die Dynamik der seitlichen Einklapper.

Unbeschleunigt und beschleunigt nickte der Schirm nach simulierten Einklappern maximal 60° vor und befand sich somit an der Grenze zur nächst höheren Safety Class 4. Der Schirm war nach 90° Wegdrehen komplett geöffnet. Insgesamt drehte der Schirm maximal 180° weg. Der Höhenverlust lag meist knapp über 40 m.

Der Schirm ließ sich nach Einklappern einfach mit der Steuerleine auf Kurs halten. Obwohl sich am hintersten Tragegurt keine extra Griffe oder Schlaufen befanden, ließ er sich gut über diesen Tragegurt steuern sowie nach Einklappern auf Kurs halten.

Gradient Golden 5 26	Höhen- verlust in m	Nickwinkel in °	Max. Nickwinkelgeschw. in °/Sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	-39	-70	70	<2,5	180	-12	verzögert	4
beschleunigt	-39	-70	75	<2,5	180	-12	moderat	4



Seitlicher Einklapper unbeschleunigt



Seitlicher Einklapper vollbeschleunigt

Das Einklappverhalten des Gradient Golden 5 26 war sehr weich. Der Schirm ließ sich in der Simulation leicht an die Messfeldobergrenze und flächentiefer klappen. Unbeschleunigt und beschleunigt nickte der Schirm nach simulierten Einklappern maximal 70° vor und war nach 180° Wegdrehen komplett geöffnet. Die Öffnung erfolgte sanft Zelle für Zelle. Insgesamt drehte der Schirm maximal 180° weg. Beschleunigt erfolgte das Vornicken und Wegdrehen schneller. Allgemein war das Vornicken und Wegdrehen sanft.

Der Schirm ließ sich nach Einklappern einfach mit der Steuerleine sowie auch mit dem hintersten Tragegurt (C-Steuerung) gut auf Kurs halten.

NOVA lon 5 M	Höhen- verlust in m	Nickwinkel in °	Max. Nickwinkel- geschw. in °/Sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	-39	-70	-81	<2,5	180	-11	moderat	4
beschleunigt	-49	>75	-83	<2,5	180	-14	schnell	5



Seitlicher Einklapper unbeschleunigt



Seitlicher Einklapper vollbeschleunigt



Gegenklapper nach seitlichem Einklappen mit Verhängertendenz



Der verhängte Gegenklapper zog den Schirm kaum in diese Richtung. Die Öffnung war einfach.

Das Einklappverhalten des Nova lon 5 M war weich. Der Schirm ließ sich leicht an die Messfeldobergrenze klappen. Steile Einklapptiefen waren nur schwer zu simulieren. Je höher die Einleitungskraft, desto weiter klappte der Schirm in Spannweitenrichtung. Flächentiefer wurden die Einklapper dabei kaum. Der Schirm hatte seine Knicklinie beschleunigt sowie unbeschleunigt markant auf der Höhe des in der Mitte liegenden Spannbandes. Dies dämpfte die Dynamik der seitlichen Einklapper.

Wurden die Klapper etwas steiler, nickte er zügiger vor. Dies führte zu Gegenklappen mit leichter Verhängertendenz. Ebenfalls kam es bei beginnendem Wegdrehen zu impulsiven Öffnungen mit Dynamikgenerierung. Dies führte zu erneutem Einklappen der gesamten Kappe.

Unbeschleunigt nickte der Schirm nach simulierten Einklappen maximal 70° vor. Der Schirm war nach 90° Wegdrehen komplett geöffnet. Insgesamt drehte der Schirm maximal 180° weg.

Beschleunigt nickte der Schirm teils mehr als 75° vor. Hier kam es auch zu Gegenklappen mit Verhängertendenz. Das Wegdrehen blieb bei maximal 180°.

Allgemein hatte der Schirm im Vergleich zu seinem Vorgänger an Dynamik zugenommen.

Der Schirm ließ sich nach Einklappen einfach mit der Steuerleine sowie auch mit dem hintersten Tragegurt (C-Steuerung) gut auf Kurs halten.

Frontale Einklapper

PHI Symphonia 24	Höhenverlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-59	45-60	30-45	0	-12	4
beschleunigt	>50	45-60	30-45	>180	-15	4



Unbeschleunigte Frontklapper öffneten stets selbstständig.



Vollbeschleunigte Frontklapper mit 50 % Einklapptiefe öffneten stets selbstständig



Frontklapper vollbeschleunigt mit 100 % Einklapptiefe. Bei 95 kg Startgewicht blieb der Frontklapper stabil und musste aktiv vom Piloten geöffnet werden. Bei 105 kg Startgewicht öffnete der Schirm stets selbstständig.

Unbeschleunigte Frontklapper öffneten bis zu einer Einklapptiefe von 50 % (so wie es in der Musterprüfung getestet wird) problemlos und zügig. Bei einem Startgewicht von 105 kg öffneten die Frontklapper flächentiefenunabhängig zügig. Bei großen Frontklappern kam es trotz zügigem Beginn der Öffnung zu erhöhtem Höhenverlust. Ab einer Einklapptiefe von etwa 80 % kam es bei 95 kg Startgewicht zu stabilen Frontklappern. Diese mussten aktiv vom Piloten durch symmetrisches Ziehen beider Steuerleinen geöffnet werden. Der Piloteneingriff war einfach, der Steuerdruck zum Öffnen war hoch. Während des stabilen Frontklappers kam es zu langsamen Drehungen um die Hochachse bis zum Piloteneingriff. Es bestand keine Verhängertendenz.

Prüfprotokoll

Alles in Ordnung.

TURNPOINT.de
paraglider competence

Ich habe Deinen Schirm gecheckt.



Es ist alles ok! Bitte beachte auch das beigefügte detaillierte Prüfprotokoll, dem Du alle wichtigen Details aus dem Prüfprozess entnehmen kannst. Ich wünsche Dir schöne und sichere Flüge!

Prüfdatum 01.09.18 Unterschrift *Ch. Weber*

Christoph Weber | info@turnpoint.de

DHV Gleitschirmlehrer,
Mitglied DHV-Lehrteam
Red Bull X-Alps Race Director

prüft Deine Ausrüstung bei turnpoint.de
Tel. 0 80 36 - 9 08 82 61

GRADIENT Golden 5 26	Höhenverlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-Piloteneingriff	30-45	30-45	0	-8	5
beschleunigt	-Piloteneingriff	30-45	30-45	>360	-12	5

		
Frontales Einklappen unbeschleunigt	Frontales Einklappen vollbeschleunigt	Frontklapper vollbeschleunigt mit 60 % Einklapptiefe. Ab einer Einklapptiefe von etwa 60 % kam es bei beiden Testpiloten zu reproduzierbaren, stabilen Frontklappern. Diese mussten aktiv vom Piloten durch symmetrisches Ziehen beider Steuerleinen geöffnet werden.

Unbeschleunigte Frontklapper öffneten bis zu einer Einklapptiefe von 50 % (so wie es in der Musterprüfung getestet wird) problemlos und zügig. Bei nur leicht größeren Frontklappern, ab einer Einklapptiefe von etwa 60 %, kam es bei beiden Testpiloten zu reproduzierbaren, stabilen Frontklappern. Diese mussten aktiv vom Piloten durch symmetrisches Ziehen beider Steuerleinen geöffnet werden. Sinkgeschwindigkeit und Höhenverlust waren dadurch hoch. Der Piloteneingriff war einfach, der Steuerdruck zum Öffnen war gering. Während des stabilen Frontklappers kam es zu langsamen Drehungen um die Hochachse bis zum Piloteneingriff. Es bestand keine Verhängertendenz.

NOVA Ion 5 M	Höhenverlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-39	45-60	30-45	0	-7	2
beschleunigt	-39	45-60	30-45	0	-7	2

		
Frontales Einklappen unbeschleunigt	Frontales Einklappen vollbeschleunigt	Frontrossettentendenz, wenn der Außenflügel zuerst öffnete.

Die Reaktionen auf symmetrische frontale Einklapper zeigten wenig Dynamik und waren allgemein sehr gutmütig. Der Schirm öffnete hier meist zügig von der Mitte beginnend. Die Ohren folgten leicht verzögert. In der Simulation mussten die A-Leinen verstärkt zur Mitte gezogen werden, um eine symmetrische Deformation zu erreichen. Wurden die A-Leinen geradlinig nach unten gezogen, blieben die Außenflügel offen. Dies führte zur Frontrossette, die selbstständig wieder öffnete. Gerade in Sicherheitstrainings sollte auf eine korrekte Simulation geachtet werden und ein aktives Öffnen durch den Piloten trainiert werden.



© SIMON WINKLER

Steilspirale

Gerät	Max. G-Last in G	Vsink nach 720° in m/s	Vsink maximal in m/s	Beschleunigung nach Freigeben der Bremsen in m/s	Nachdrehen in °	Höhenverlust für Ausleitung in m	Note
PHI Symphonia 24	3,8	-18	-21	<6	180-360	60	3
GRADIENT Golden 5 26	3,5	-14	-17	<3	90-180	30	2
NOVA Ion 5 M	3,9	-14	<22	<3	-360	50	3

Steuerverhalten

PHI – Symphonia 24									
Charakteristik	gedämpft	gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	ausgewogen bis wendig	wendig	wendig bis dynamisch	dynamisch		
Steuerweg bis zum Abriss	50 cm	55 cm	60 cm	65 cm	70 cm	75 cm	80 cm	85 cm	90 cm
Steuerdruckzunahme	nicht spürbar		spürbar			deutlich spürbar			
Strömungsabrisstoleranz	gering		mittel			hoch			
Strömungsabriss-Ankündigung	ohne		kurz, spürbar		deutlich		lang		

GRADIENT – Golden 5 26									
Charakteristik	gedämpft	gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	ausgewogen bis wendig	wendig	wendig bis dynamisch	dynamisch		
Steuerweg bis zum Abriss	50 cm	55 cm	60 cm	65 cm	70 cm	75 cm	80 cm	85 cm	90 cm
Steuerdruckzunahme	nicht spürbar		spürbar			deutlich spürbar			
Strömungsabrisstoleranz	gering		mittel			hoch			
Strömungsabriss-Ankündigung	ohne		kurz, spürbar		deutlich		lang		

NOVA – Ion 5 M									
Charakteristik	gedämpft	gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	ausgewogen bis wendig	wendig	wendig bis dynamisch	dynamisch		
Steuerweg bis zum Abriss	50 cm	55 cm	60 cm	65 cm	70 cm	75 cm	80 cm	85 cm	90 cm
Steuerdruckzunahme	nicht spürbar		spürbar			deutlich spürbar			
Strömungsabrisstoleranz	gering		mittel			hoch			
Strömungsabriss-Ankündigung	ohne		kurz, spürbar		deutlich		lang		

Startvorbereitung:

Die Startvorbereitungen des Nova Ion 5 M waren einfach. Die Leinen waren einfach zu sortieren und farblich gut getrennt. Die dünnen, unummantelten Galerieleinen erforderten etwas mehr Aufmerksamkeit. Der weiche Tragegurt war sehr übersichtlich und einfach aufgebaut. Lediglich der lange, weiche C-Gurt neigte zum Verdrehen und sorgte für ein etwas anspruchsvolleres Vorbereitungsverhalten.

Start:

Ein leichter Anfangsimpuls ließ den Schirm kontinuierlich zum Scheitel ziehen. Im Vergleich zum Vorgänger musste der Schirm hier mit den Steuerleinen leicht abgefangen werden. Wurde der Schirm zu gerade ausgelegt, stiegen die Außenflügel etwas früher und sorgten für eine Frontrosettentendenz. Hier half es, den Schirm nur mit den innersten A-Leinen aufzuziehen. Durch die außen zuerst greifende Bremse spürt man im Vergleich zum Vorgänger etwas weniger in der Kontrollphase. Auch zum Abfangen war etwas mehr Steuerweg nötig.

Flug und Handling:

Die Kappe des Nova Ion 5 war weich und arbeitete in bewegter Luft leicht in sich. Dies war aber nur visuell wahrnehmbar. Der Schirm zeigte Luftbewegungen gut über die Tragegurte und Steuerleinen an. Gerade das Feedback über die Steuerleinen ermöglicht vor allem Einsteigern eine gute Schulung über Steuerdrücke und das aktive Fliegen. Weicher werdende Steuerdrücke sollten aber nicht zu tief nachgeführt werden. Durch die stark außen betonte Bremsanlenkung tendiert man hier schnell einmal zu tief zu ziehen. Es reichten aber kleinere Inputs aus, um den Flügel offen zu halten. Denn der Steuerdruck war schon ab dem ersten Zug etwas pumpend. Zog man die Steuerleine zügig, war der Druck nicht klar definiert und nahm erst zu, dann ab, dann zu, bis er sich schließlich konstant anfühlte. Für den Kurvenflug war nur wenig Steuerweg nötig. Der Ion 5 hat im Vergleich zu seinem Vorgänger deutlich an Wendigkeit zugelegt. Die Schräglagenkontrolle war einfach und auch in starker, zerrissener Thermik effektiv. Einmal im Steigen, benötigte der Schirm wenig Korrekturen. Trotz des wendigen Handlings neigte der Schirm beim Thermikflug nicht zum Graben. Der effektive Beschleuniger war leicht zu treten. Der Schirm ließ sich im beschleunigten Flug gut mit den Beinen sowie über die hinteren Tragegurte aktiv fliegen.

Allgemein hat der Ion 5 in stärkeren Bedingungen und im Gleiten gegen den Wind an Stärke gewonnen.

Strömungsabriss:

Der Schirm besaß einen Leerweg von 9 cm und einen effektiven, symmetrischen Steuerweg von 75 cm. Der Steuerdruck nahm zum Abriss hin spürbar zu. Beidseitig riss die Strömung nach langer visueller Ankündigung zuerst am Außenflügel ab. Der Schirm kippte dabei wenig nach hinten. Schon leichtes Lösen der Steuerleinen ließ den Schirm zügig wieder anfahren. Der Abriss war nur leicht über den Steuerdruck spürbar. Einseitig trat der Strömungsabriss verzögert auf. Der Strömungsabriss selbst erfolgte mit verzögertem Negativdrehen, da sich der Flügel zusätzlich verbog. Allgemein war die Strömungsabrisstoleranz nicht ganz so ausgeprägt wie beim Vorgänger. Die Steuerdruckänderungen waren nicht ganz so klar definiert.

Steilspirale:

Der Schirm ließ sich zügig in die Steilspirale pilotieren und gut kontrollieren.

Bei der Steilspirale nach EN kam es in einer ganz speziellen Konstellation zur stabilen Steilspirale, die einfach über einen Piloteneingriff auszuleiten war. Wurde der Schirm mit 95 kg Startgewicht geflogen und hatte sich während der Spirale der Innenflügel im Stabilbereich eingerollt, kam es zu stabilem Weiterdrehen nach dem Freigeben der Steuerleinen. Hier nahmen Sinkwert und Fliehkraft nicht besonders zu. Die Spirale musste dennoch aktiv vom Piloten mit einem Steuerleinenimpuls auf der Außenbremse ausgeleitet werden. In der Regel leitete der Schirm selbstständig und zügig aus. Bei 90 kg und 105 kg leitete der Schirm stets selbstständig aus.

Ohrenanlegen:

Ruhiges Ohrenanlegeverhalten. Ohren + Vollbeschleunigung ließ die Flügelspitzen etwas flattern. Kein Schlagen.

B-Stall:

Der Schirm entleerte sich bei tief gezogenen B-Gurten stark und hatte die Tendenz zur Frontrosette. Bei weniger Zug, bzw. Zug der B-Gurte nach innen, gab es kein Problem.

Fullstall:

Der Schirm riss beim Fullstall am Außenflügel zuerst ab und verbog sich deutlich. Der Standardstall und Testpilotenstall (direkter Übergang in den Flyback) waren möglich. Der Schirm sollte mit etwas tieferer Steuerleinenstellung im Flyback gehalten werden, da der Schirm einen hohen Drang zum Anfahren hatte.

GRADIENT Golden 5 M

STARTVERHALTEN

Startvorbereitung:

Die Tragegurte des Gradient Golden 5 M waren einfach aufgebaut und übersichtlich. Das weiche Gurtmaterial machte das Handling etwas komplexer. Die Leinen waren farblich gut getrennt und ließen sich leicht sortieren.

Start:

Das Startverhalten war durchschnittlich. Die Kappe benötigte nach dem Anfangsimpuls kontinuierliche Führung über die A-Leinen. Dabei empfahl es sich, nur die innersten A-Leinen zum Aufziehen in die Hand zu nehmen. Das Feedback in der Aufziehphase kam über die Hauptkarabiner am Gurtzeug. Sobald sich der Schirm zu füllen begann, kam der meiste Zug über die B-Ebene. Die A-Leinen werden „weich“ und geben kaum mehr Feedback. Hier muss man sich zwingen, nicht zusätzlichen Zug auszuüben. Die A-Leinen sollten trotz Feedbackverlust kontinuierlich und angepasst weitergeführt werden. Zu starkes Weiterziehen sorgt für ein Deformieren der Eintrittskante. Die Abhebegeschwindigkeit war im Vergleich zu den anderen Schirmen im Test eher hoch und die Abhebestrecke eher lang.

FLUGVERHALTEN

Flug und Handling:

Die Kappe des Gradient Golden 5 M war weich und arbeitete in bewegter Luft leicht in sich. Dies war aber nur visuell wahrnehmbar. Der Schirm zeigte Luftbewegungen gut über die Tragegurte und Steuerleinen an. Gerade das Feedback über die Steuerleinen ermöglicht vor allem Einsteigern eine gute Schulung über Steuerdrücke und das aktive Fliegen. Beschleunigt vermittelte der Schirm bis 50 % beschleunigt eine hohe Stabilität. Bei 100 % arbeitete der Schirm leicht in sich und verlangte in bewegter Luft einen aktiv fliegenden Piloten. Der Beschleuniger war leichtgängig und ermöglichte aktives Fliegen mit den Beinen. In der Thermik hebelte der Schirm im oberen Gewichtsbereich nur leicht. Im unteren fühlt man sich etwas von den Luftmassen umhergeschoben.

Strömungsabriss:

Der Schirm besaß einen Leerweg von 10 cm und einen effektiven Steuerweg von 65 cm.

Der Steuerdruck nahm zum Abriss hin leicht spürbar zu und wurde erst kurz vor dem Abriss deutlich härter. Er blieb allgemein eher gering. Beidseitig riss die Strömung nach langer Ankündigung über den gesamten Flügel fast gleichzeitig ab. Der Schirm kippte dabei wenig nach hinten. Deutliches Lösen der Steuerleinen ließ den Schirm zügig wieder anfahren. Einseitig trat der Strömungsabriss verzögert auf. Der Strömungsabriss selbst erfolgte mit zügigem Negativdrehen der gesamten Halbspannweite ohne visuellem Verbiegen. Sackflug leitete der Schirm zügig und selbstständig aus, jedoch mussten die Steuerleinen dafür weit nach oben geführt werden. Allgemein war die Strömungsabrissstoleranz durchschnittlich.

Steilspirale:

Problemlos. SAT-Spirale möglich.

Ohrenanlegen:

Problemlos.

B-Stall:

Problemlos.

Fullstall:

Schirm reißt symmetrisch über die gesamte Spannweite ab. Der Flyback war leicht zu finden, befindet sich aber eher etwas weiter oben. Gute Sackflug- und Helikoptereigenschaften.

Jetzt

150,-€

sichern!

Beim Kauf eines

ALFA^{cross} 100

oder

ALFA^{cross} 115

nehmen wir Deinen
alten Retter in Zahlung!

**Inkl. USB-Stick!**

Weitere Informationen
auf unserer Website:
www.gleitschirm-retter.at

WIR SETZEN AUF BESTE MATERIALIEN!

LEINEN VON:



GEWEBE VON:



PHI Symphonia 24

STARTVERHALTEN

Startvorbereitung:

Die Startvorbereitungen des PHI Symphonia 24 waren einfach-durchschnittlich. Die wenigen Leinen (2 Stammleinen pro Seite) waren einfach zu sortieren und farblich gut getrennt. Die dünnen, unummantelten Galerieleinen erforderten etwas mehr Aufmerksamkeit. Der weiche Tragegurt war sehr übersichtlich und einfach aufgebaut. Lediglich der lange, weiche C-Gurt neigte zum Verdrehen und sorgte für ein etwas anspruchsvolleres Vorbereitungsverhalten.

Start:

Das Startverhalten war einfach. Die leichte Kappe benötigte nur wenig Impuls, um spurtreu zu steigen. Im oberen Drittel half ein leichtes Führen der A-Leinen, um die Kappe sauber in den Zenit zu bringen. Die Abhebegeschwindigkeit war spürbar gering.

FLUGVERHALTEN

Flug und Handling:

Dieser A-Schirm hatte einen klaren Low-B Charakter und war für seine LTF/EN Klasse sehr wendig und gleitstark. In der Ausbildung könnte so ein Verhalten den ein oder anderen Schüler überfordern. Talentierte Piloten werden von Anfang an viel Spaß haben. Der Schirm besaß einen schön definierten, moderaten Steuerdruck und ließ sich präzise steuern. Thermik und Turbulenzen zeigte der Schirm über die Steuerleinen durch Druckänderungen sowie über die Tragegurte an. Trotz seiner A-Einstufung und der damit verbundenen Dämpfung, ließ sich der Schirm auch in starker Thermik gut handeln. Denn ein A-typisches Hebeln war erst in starker, winddurchsetzter Thermik bemerkbar. Der Beschleuniger ist leichtgängig und effektiv. Erstaunlich war, dass der Schirm selbst bei ruckartigem Beschleunigen kaum zu graben begann. Er nahm gefühlt nur an Geschwindigkeit zu. Er ließ sich auch gut über die hintere Ebene aktiv fliegen.

Strömungsabriss:

Der Schirm besaß einen Leerweg von 15 cm und einen effektiven Steuerweg von 75 cm.

Beidseitig zeigte der Schirm einen beginnenden Strömungsabriss durch deutliche Steuerdruckzunahme zum Abriss hin an. Des Weiteren zeigte der Schirm einen Strömungsabriss visuell durch Abknicken der Außenflügel und somit durch ein Verbiegen an.

Besonders erstaunlich war das einseitige Strömungsabrissverhalten. Auch wenn der Steuerdruck beim Abriss nicht ganz klar definiert war, ließ der Schirm dem Piloten sehr viel Zeit, bevor eine negative Drehung ansetzte. Meist knickte einfach nur der Flügel wie bei einem Hochleister seitlich ab. Der Schirm selbst flog dabei noch geradeaus weiter, wenn auf der positiv angeströmten Flügelhälfte die Steuerleine leicht auf Zug war. Sackflug leitete der Schirm selbstständig und mit nur geringem Nachlassen der Steuerleinen aus.

Steilspirale:

Durch das wendige Handling ließ sich der Schirm einfach in die Spirale pilotieren. Für einen A-Schirm wurden hohe Fliehkräfte erreicht. Auch die Sinkwerte waren sehr effektiv.

Ohrenanlegen:

Problemlos

B-Stall:

Problemlos

Fullstall:

Der Schirm begann zuerst am Außenflügel mit dem Strömungsabriss. Dies führte zu einem deutlichen Verbiegen beim Abriss. Der Flyback selbst war einfach zu finden.

2€ ermäßigter
Eintritt beim
Online-Ticketkauf
über die
Homepage!

**THERMIK
2019**

CMT
Die Urlaubsmesse

Fahrrad- &
WanderReisen

**12. - 13. Januar 2019
Messe Stuttgart**

**Gleitschirm
Drachen Kite**

www.thermik-messe.de



eternity^{LTF/EN A}

WIR HABEN SICHERHEIT
LEICHT VERPACKT,

DAMIT DEINE ABENTEUER
IMMER WEITER GEHEN.



SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

Der ETERNITY ist ein middle A-Glider mit optimiertem Leistungsgewicht.

Der alltagstaugliche Leichtflügel bietet enorme Sicherheitsreserven mit einem sportlichen Handling. Dies macht ihn zu einem perfekten Allrounder für jedes

Abenteuer. Nicht nur Einsteiger dürften mit dem ETERNITY große Freude haben – das fehlerverzeihende Verhalten sorgt auch bei ambitionierten Streckenpiloten und Alpinisten für garantiert nachhaltigen Flugspaß. Weitere Informationen unter: www.u-turn.de



© SHUTTERSTOCK

Vorbereitet sein

Erste Hilfe bei Flugunfällen

Text: Manfred Hoffmann

„Wir gehen immer ein Restrisiko ein. Ich halte es für meine Pflicht, gut vorbereitet zu sein. Nur Üben bringt Ruhe und Sicherheit. Unfälle passieren, wenn man es nicht erwartet.“

(Ausschnitte aus dem Kommentar eines Fluglehrers der Flugschule Achensee nach dem jährlichen Erste Hilfe Training.)

Schon seit vielen Jahren beginnt die Flug-

schule Achensee die Saison mit einem Teamseminar, in dem Erste Hilfe Maßnahmen bei Unfällen, die beim Gleitschirmfliegen auftreten können, besprochen und praktisch geübt werden. Den Inhabern der Flugschule Achensee, Eki und Cordula, ist es wichtig, sich selbst und ihr Team optimal auf derartige Szenarien vorzubereiten.

Es liegt auf der Hand: Gleitschirmfliegen

kann wunderbare Glücksmomente schenken. Aber durch verschiedene Ursachen kann auch plötzlich ein schwerwiegender Unfall passieren. Dies neben den Glücksmomenten im Bewusstsein zu haben und in solchen Situationen gut vorbereitet zu sein, kann für den Verunfallten und für die weitere Entwicklung seiner Genesung entscheidend sein.



© EKI MAUTE

↑ Übung im Gelände

Das jährliche Erste Hilfe Training besteht aus 4 Themenkomplexen:

1. Organisation, Überprüfung und Übung der Rettungskette

Es ist sehr wichtig, dass das Team einer Flugschule weiß, was bei einem Unfall zu tun ist, wer was organisiert und wie sich jedes Teammitglied zu verhalten hat. Insbesondere bei Trainings in einem bekannten Übungsgelände, z.B. Schulungsgelände oder Sicherheitstrainingsgelände, macht es Sinn, eine Rettungskette aufzubauen. Diese Rettungskette hat den Zweck, einzelne Abläufe bei einem Unfall im Vorfeld zu besprechen und zu organisieren. Hierzu gehört, sich Informationen einzuholen über die spezielle Infrastruktur des Geländes:

- Wer ist Ansprechpartner des professionellen Rettungsdienstes?
- Wie ist dieser organisiert?
- Wie lauten die entsprechenden Telefonnummern?

Dazu ist es zum Beispiel auch wichtig, die Koordinaten des Übungsgeländes, des Lande- und Startplatzes zu wissen, um die relevanten Informationen zügig an entsprechende

Stellen weitergeben zu können. Sinnvoll ist auch, im Vorfeld mit den entsprechenden Stellen Kontakt aufzunehmen und Informationen auszutauschen.

Im Seminar werden die genauen Abläufe einer Rettungskette simuliert. Passiert z.B. im Sicherheitstraining ein Unfall mit verletzter Person im Wasser, so informiert der Sicherheitstrainer (hier vom Boot aus) über Funk alle Beteiligten des Teams (Startplatz, Landeplatz), dass ein Unfall passiert ist, er vor Ort die Rettungsmaßnahmen einleitet und die Rettungskette ausgelöst ist. Damit weiß das Teammitglied am Startplatz, was es zu tun hat: Weitere Starts werden untersagt, Piloten, die noch in der Luft sind, werden angewiesen, keine weiteren Manöver mehr zu fliegen, sondern umgehend Rich-

tung Landeplatz zu fliegen und dort selbstständig und zügig zu landen, da gegebenenfalls der Anflug eines Helikopters zu erwarten ist. Das Teammitglied am Landeplatz ist parallel instruiert, über die entsprechende Notfallnummer die Rettung zu alarmieren, weiß, wie diese Alarmierung genau zu lauten hat, gibt die genauen Koordinaten durch und dann – nach erfolgter Meldung an den Rettungsdienst – die Rückmeldung an die anderen Teammitglieder, dass die Alarmierung erfolgt ist und ein Helikopter zum entsprechenden Platz kommt, bzw. der Notarzt/Rettungswagen. Das Teammitglied am Landeplatz fährt mit dem Flugschulauto und der entsprechenden Erste Hilfe Ausstattung zum Anlegeplatz am Ufer, zu dem der Verunfallte durch das Boot der Flugschule transportiert wird. Dort werden dann unmittelbar die entsprechenden Erste Hilfe Maßnahmen eingeleitet.

Durch diese regelmäßigen Ablaufübungen weiß jedes Teammitglied genau, was wann und von wem zu tun ist. Dadurch wird wertvolle Zeit eingespart und in kürzester Zeit eine professionelle medizinische Versorgung organisiert. Dies kann bei lebensbedrohlichen Verletzungen lebensrettend sein. Diese Ablauforganisation der Rettungskette wird für jedes Trainings-/Übungsgelände entsprechend aufgebaut und geübt. >

Erkennen eines Unfalls

Alarmierung des Teams und Auslösen der Rettungskette

- Jedes Teammitglied kennt seine Aufgabe
- Festgelegter Algorithmus der Abläufe
- Schnelle und kompetente Rettungsmaßnahmen
- Gute Erst-Versorgung des Verletzten



Übung der stabilen Seitenlage

© EKI MAUTE



↑ Reanimationsübung an den Übungspuppen

© MANFRED HOFFMANN



Verband richtig anlegen

© MANFRED HOFFMANN



© MANFRED HOFFMANN



2. Regelmäßiges Üben der Erste Hilfe Maßnahmen

Nur durch regelmäßiges Üben ist man in der Lage, in einem Notfall ruhig und kompetent zu helfen. Prozesse, die verinnerlicht sind, können gerade in Situationen der Aufregung und Belastung einfacher abgerufen werden. Jeder hat im Rahmen der Führerschein Ausbildung einen Erste Hilfe Kurs absolviert. Aber sind diese Inhalte wirklich noch präsent? Beim jährlichen Training der Flugschule sind die geübten Erste Hilfe Maßnahmen zudem gezielt auf mögliche Verletzungsformen im Bereich des Bergsports und Gleitschirmfliegens zugeschnitten.

Hierzu gehören neben der Erstversorgung von Wunden sowie dem Umgang mit Knochenbrüchen und Gelenkverletzungen, auch Maßnahmen bei Bewusstlosigkeit, wie stabile Seitenlage bis hin zur Reanimation bei Atemstillstand. Dieser Komplex beinhaltet aber auch vorbeugende Maßnahmen, wie

PECH-Regel

PECH = *Pause-Eis-Compression-Hochlagerung*

- **Pause:** Bewegung sofort unterbrechen. Verletztes Gelenk ruhigstellen und nicht mehr belasten, auf Wunsch vom Betroffenen eingenommene Schonhaltung unterstützen.
- **Eis:** Möglichst schnell mit Kühlung der betroffenen Körperregion beginnen: kalte Umschläge, in ein Tuch eingeschlagene (Sofort-)Kältekompressen oder Eisbeutel. Kühlung anhaltend (30-45 min) durchführen.
- **Compression:** Anlegen eines Kompressionsverbandes unterstützt den verletzten Bereich, dient der Entlastung und somit der Schmerzreduktion. Kann auch zum Befestigen der Kühlelemente dienen.
- **Hochlagerung:** Zur Unterstützung der Blutstillung (Verletzungen kleiner Blutgefäße führen zu Hämatombildung und Schwellung des betroffenen Bereichs) und Entlastung, soll der verletzte Körperteil anhaltend hoch gelagert werden.
- Betroffenen zudecken.

Empfehlungen für die Flugvorbereitung, Vorbeugung von Verletzungen sowie Kälte- und Hitzeschutz. Übungen sollen Gelerntes vertiefen. Diese umfassen die fünf Ws bei Meldung eines Unfalls, Reanimationsübungen, Herz-Lungen-Massage, stabile Seitenlage, die PECH-Regel, das Anlegen von Wundverbänden, die Stabilisierung von Knochenbrüchen und den Umgang mit der Vakuummatratze.

Notfallmeldung (die fünf Ws):

Die genaue Notfall-/Unfallmeldung ist für die angeforderten Rettungskräfte sehr wichtig, da sie sich anhand der Informationen speziell auf den Notfall/Unfall vorbereiten können. Bei einer Notfall-/Unfallmeldung solltest du knapp und präzise die folgenden *fünf Ws* beachten:

- Wo ist der Notfall/Unfall passiert?
- Was ist geschehen?
- Wie viele Verletzte/Betroffene sind zu versorgen?
- Welche Verletzungen oder Krankheitszeichen haben die Betroffenen?
- Warte immer auf Rückfragen der Rettungsleitstelle!

Das Gespräch wird immer von der Notrufzentrale/Rettungsleitstelle beendet, so können alle wichtigen Informationen vom Anrufer erfragt werden.

Reanimation

Überprüfung der Atmung: keine Atmung = sofortige Wiederbelebensmaßnahmen (30 x Herzdruckmassage, 2 x Beatmung)



© MANFRED HOFFMANN

↑ Realistische Übung im Außengelände: Erkennen von Verletzungen, Maßnahmen einleiten, Ruhe bewahren und beruhigen, präsent sein

Anzeige

PENTAGON



PENTAGON Das Fünfeck mit Pendeldämpfung

- _ Hohe Pendelstabilität
- _ Schnelle Öffnungszeit
- _ Geringe Sinkgeschwindigkeit
- _ Wasserfeste Materialien
- _ Sicher und einfach zu packen

Erhältlich in drei Größen: 100 / 120 / 145

www.nova.eu/pentagon

NOVA



↑ Nur durch wiederholte Übungen gehen die Abläufe in Fleisch und Blut über.



„Veränderung passiert in einem Augenblick. Sie passiert in jenem Augenblick, in dem du dich entscheidest, sie herbeizuführen.“

Allyson Lewis

Anzeige



Übung der stabilen Seitenlage

Durch die stabile Seitenlage wird sichergestellt, dass die Atemwege freigehalten werden und Erbrochenes, Blut etc. ablaufen kann – der Mund des Betroffenen wird zum tiefsten Punkt des Körpers. Der Betroffene wird so vor dem Erstickten bewahrt.

3. Outdoor Übung im Gelände

Hierbei wird ein Unfall im Gelände inszeniert und möglichst real geprobt. Die Symptome einer entsprechenden Verletzung werden durch eine reale Person gespielt, entsprechende Verletzungen geschminkt und die benötigte Rettungskette ausgelöst, Erste Hilfe Maßnahmen werden durchgeführt sowie eventuell

Equipment für dein
Hike & Fly
Abenteuer



www.gleitschirm-optimal.com

GLEITSCHIRMSPORT / MEIN SHOP / ONLINE



© EKI MAUTE

↑ Abschlussbesprechung eines sehr interessanten, intensiven und praktischen Teamseminars

auch der Abtransport des Verletzten/der Verletzten bis zu der Übergabe an professionelle Rettungskräfte.

4. Gemeinsame Reflektion/Beantwortung von Fragen und Feedback

Sowohl der Ablauf der Außenübung wie auch der Seminarablauf im Ganzen werden abschließend konstruktiv besprochen, Fragen beantwortet, gegebenenfalls Abläufe korrigiert, mit dem Ziel, gemeinsam im Team den Verlauf einer möglichen Erste Hilfe Maßnahme innerhalb der Flugschule zu optimieren.

Niemand braucht zu befürchten, bei unkorrekter oder unvollständiger Hilfeleistung zur Rechenschaft gezogen zu werden. Wer bei einem Notfall hilft, braucht bei unrechtmäßigem Handeln nur Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu vertreten. Also hat juristische Konsequenzen nur zu fürchten, wer bewusst etwas Schädliches tut, oder gar nicht hilft.

Aber: Niemand muss sich selbst in Gefahr begeben, um zu helfen. Eigenschutz ist wichtig!

Zusammenfassung

Die Präsenz, die beim Fliegen in Ruhe und Konzentration ihre Wertigkeit zeigt, kann auf Notfallsituationen übertragen werden. Für die/den Verunfallte/Verunfallten vermittelt ein professionelles Team, das kompetent Erste Hilfe Maßnahmen durchführen kann, ein Gefühl der Sicherheit. Unter Umständen können die erlernten Maßnahmen schwerwiegende Folgen von Verletzungen mindern und Leben retten. Es macht daher Sinn, dass eine Flugschule regelmäßig Unterweisungen und Übungen im Rahmen der Erste Hilfe bei Unfällen durchführt. Weitere Vorteile: Die Seminare und das Training stärken Teamarbeit, noch dazu sind sie ein echter Spaßfaktor. Die Flugschule Achensee kann hier ein Vorbild und Vorreiter sein mit ihrer jährlichen praktischen Seminarübung unter professioneller Anleitung durch entsprechend ausgebildete Ärzte in Notfallmedizin und Bergrettung. Die Flugschule besitzt eine moderne Erste Hilfe Ausrüstung mit speziellen Erste Hilfe Rucksäcken für Start- und Landeplatz sowie Reisen, inclusive Vakuumschienen und -matratze. Es gilt, den wunderbaren Sport des Gleitschirmfliegens durch Wissen und Ausrüstung sicherer zu machen. Unfälle werden sich, realistisch gesehen, nie vermeiden lassen, aber die Vorbereitung und das richtige Handeln in Unfallsituationen kann den entscheidenden Unterschied machen. ▽

Perfektionsurlaub Namibia



1st Class
Paragliding
★★★★★

Der schönste Playground der Welt!
Flugsafari Namibia
Groundhandling
Dünensoaring
25 Jahre Erfahrung in Namibia



Flugschule
Sky Club Austria
www.skyclub-austria.at



Schon im Wilden Westen half dies so einigen, um sicher aus einer brenzlichen Situation zu kommen. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Auch bei Störungen am Gleitschirm sollte dies (fast) immer die erste Pilotenreaktion sein!

Lässt man im Flug die Steuergriffe los, werden sie ganz nach oben zur Führung gezogen. Die Steuerleinen, die genau an die Hinterkante des Gleitschirmes führen, werden durch den Fahrtwind ausgebaucht. Die Hinterkante ist so gut wie möglich gespannt und faltenfrei. Der Gleitschirm befindet sich in der Trimmgeschwindigkeit. Im Trimmflug haben die meisten Gleitschirme das beste Gleiten bei null Wind. Laut BGD Konstrukteur Bruce Goldsmith sogar die höchste Stabilität. Damit ist der beste Kompromiss des Anstellwinkels zwischen Klappstabilität und Strömungsabrissstoleranz gemeint. Gerade bei Letzterem spielt diese Geschwindigkeit eine gravierende Rolle.

Kommt es zu einer raschen Erhöhung des Anstellwinkels oder sogar zu einem Strömungsabriss, muss schnell die Position der Trimmfluggeschwindigkeit eingenommen werden. Nur so kann der Gleitschirm wieder in den normalen Anstellwinkel zurückgehen oder aus einem Stall oder Trudeln wieder Strömung aufbauen. Nichts neues eigentlich: Trainiert wird dies von Beginn an in der Schulung. Zum Beispiel durch das Stabilisieren von Nickbewegungen. Doch der Teufel steckt im Detail! Richtig HÄNDE HOCH will gelernt sein und muss geübt werden. Hier die 10 häufigsten Fehler und deren Lösung.

© TIM ALONGI

Hände hoch...

... oder ich stürze ab!

Text: Simon Winkler | Fotos: Simon Winkler, Ben Liebermeister

Hier die 10 häufigsten Fehler und deren Lösung:

Fehler 1 | Die Führung

Die Führung der Steuerleinen ist meist eine Rolle oder ein Ring. Sie wird auch gerne Umlenkrolle genannt. Doch genau das sollte sie eigentlich nicht: Umlenken. Sind die Hände oben, aber nicht direkt an der Führung oder an den Leinenschlössern, kann die Rolle eine umlenkende Wirkung erzeugen. Der Schirm wird wieder angebremst. Manchmal sogar deutlich und weit über die Stellung des geringsten Sinkens hinaus!



Lösung 1

Die Hände immer hoch zu den Leinenschlössern/ Führung!



Fehler 2 | Die Wicklung

Steuerleinen werden gerne gewickelt. Der Leerweg stört oder die Griffe ermöglichen keine ergonomisch korrekte und somit gefühlvolle Steuerung. Doch Vorsicht: Der Gleitschirm ist erst in der Trimmfluggeschwindigkeit wenn auch der volle Leerweg wirken kann. Denn die Steuerleine muss ausbauchen können. Geht man nun mit den Steuerleinen gewickelt auf die Position von Lösung1, ist der Schirm trotzdem noch angebremst und kann sich im schlimmsten Fall aus einem hohen Anstellwinkel nicht erholen. Er bleibt im Stall.



Lösung 2

So wickeln, dass dennoch der Knoten des Steuergriffes die Führung berühren kann.



Fehler 3 | Die Armhaltung

Eine gestreckte Armhaltung sorgt dafür, dass wir die Führung und somit die Trimmfluggeschwindigkeit erreichen. Doch bei einem Abkippen im Gurtzeug kann dies automatisch zum Problem von Fehler 1 werden. Die Umlenkung wirkt erneut und der Schirm wird gebremst.



Lösung 3

Arme vom restlichen Körper in der Bewegung trennen. Kippt man im Gurtzeug zur Seite, bleiben die Hände und Arme parallel zu den Tragegurten



3

Fehler 4 | Das Gurtzeug

Gurtzeuge werden meist in der Simulatorkaufhängung getestet. Liegt die Entscheidung für ein neues Gurtzeug genau zwischen zwei Größen, wird oft zum komfortableren gegriffen: dem größeren! Die Höhe der Hauptaufhängung wird dabei wenig beachtet. Der Pilot versinkt im Gurtzeug und die Armlänge reicht nicht aus, um die Steuerleinen ganz nach oben freigegeben zu können. Wird die Sitzposition aerodynamisch vermeintlich optimiert, indem die Rückenstützgurte verlängert werden für eine liegendere Position, kann die Erreichbarkeit der Trimmgeschwindigkeit schnell an ihre Grenzen kommen. Vor allem ein Überstrecken nach hinten durch Pendelbewegungen verhindert schnell ein Hände hoch.

Lösung 4

Gurtzeug und Gurtzeug-Einstellung müssen passen! Bist du unschlüssig zwischen zwei Größen, nimm lieber das kleinere Gurtzeug, Stelle dein Gurtzeug so ein, wie es sich der Konstrukteur gedacht hat und so, dass es zu deinem Körper und Flugniveau passt. Ein Sitzgurt ist kein Liegegurt und umgekehrt.



© ANDREAS BUSSLINGER



Fehler 5 | Die Zeit

Nach einem Strömungsabriss oder kurz davor müssen die Steuerleinen zur Führungsrolle freigegeben werden. Viele machen das blitzschnell. Doch oft nicht lange genug. Gerade als der Gleitschirm anfährt und sich die Strömung wieder anlegen will, wird dies durch einen erneuten Steuerleinenzug verhindert.

Lösung 5

Hände so lange oben lassen, bis der Schirm anfährt.



5

Fehler 6 | Der Stützreflex

Mit dem Stuhl kippeln hat jeder schon einmal gemacht. Die Erfahrung, was passiert, wenn die Balance nicht mehr stimmt, auch einige. Der Mensch reagiert bei einem Sturz in der Regel mit einem Abstützen des Körpers durch die Arme: Der Sturz soll abgefedert werden. Beim Fliegen kommt es des Öfteren zu einem Abkippen im Gurtzeug. Intuitiv gehen dabei schnell die Arme oder Hände balancierend nach außen unten. Doch dabei werden die Steuerleinen mitgezogen oder noch zusätzlich als Stütze verwendet. Die dadurch gesetzten Steuerimpulse können kritisch sein.



Lösung 6

Natürlichen Stützreflex beim Gleitschirmfliegen so gut es geht vermeiden und abtrainieren. Der richtige Stützreflex beim Fliegen geht in die entgegengesetzte Richtung zum Abkippen.



6

Fehler 7 | Die Körperhaltung

Körpervorlage ist wichtig, um den Schirm in der Beschleunigungsphase zu belasten. Meist wird dies aber mit einem Abknicken des Oberkörpers missverstanden. Die Hände gehen dabei stabilisierend nach hinten. Durch die Führungsrolle wird die Steuerleine umgelenkt, der Schirm gebremst. Gerade bei Starts im flachen Gelände und bei viel Wind kann das einen Start zum Scheitern bringen. Um jetzt die Steuerleinen nach oben nahe der Trimmgeschwindigkeit zu bringen, muss der Oberkörper noch mehr abgekippt werden, um das gesperrte Schultergelenk zu kompensieren.



© RAPHAELA HAUG



Lösung 7

Starten mit gesamter Körpervorlage und Druck über Hüfte an den Schirm geben.

Fehler 8 | Das Material

Leinenlängen verändern sich. Sie werden mit der Zeit kürzer! Sind Leinen, die viel belastet werden, oft eher längenstabil, schrumpfen auf der anderen Seite Leinen mit wenig Belastung. Die Steuerleinen gehören zu Letzteren. So kann der wichtige Leerweg verloren gehen.

Achtung: Auch verdrehte Leinen verkürzen die Gesamtlänge und können sogar die Führung blockieren!

Lösung 8

Visuelle Kontrolle des Leerwegs. Ist die Hinterkante faltenfrei und der Schirm nicht angebremst, wenn die Steuerleinen in der Stellung der Trimmgeschwindigkeit sind? Wem diese Sichtprüfung zu ungenau ist, sollte zu einem Checkcenter gehen.



© MARIO EDER

9

Fehler 9 | Die offene Hand

Gerne fliegt man mit der Hand/Daumen zur Referenz berührend an den Tragegurten. Dies gibt Feedback über den gezogenen Weg und die Zugrichtung ist optimal. In Stresssituationen tendiert jedoch der Mensch schnell zum Greifen und Klammern. Vor allem dann, wenn seine Lage schlagartig verändert wird. Wie zum Beispiel durch das Abkippen im Gurtzeug nach einem seitlichen Einklapper oder einseitigem Strömungsabriss. Der intuitive Griff zum Tragegurt vermindert dieses Abkippen – blockiert aber auch ein aktives Steuern.

**Lösung 9**

Die Hand nur geschlossen am Tragegurt führen, somit ist es deutlich schwieriger, in einer Stresssituation zuzugreifen. Ein stabilisierendes Anlehnen ist möglich – ein Zupacken erschwert. Die Hand ist frei und kann den Steuergriff, wenn nötig, rechtzeitig wieder zur Führungsrolle freigeben.

**Fehler 10 | Die Grundstellung**

Fliegen in der Grundstellung bedeutet, dass man leicht angebremst fliegt, um den Steuerdruck des Gleitschirmes zu spüren. Dies ist die Basis für das aktive Fliegen (die ständige Anstellwinkelkontrolle). Bei vielen Piloten ist das so viel Steuerleinenzug, dass die Ellenbogen gemütlich gebeugt sind. Die Hände/Arme hängen schon fast in den Steuergriffen. Diese Stellung ist deutlich angenehmer, als die Steuerleinen aktiv ganz oben zu halten. Aber: Der Schirm ist nicht klappstabiler als mit den Steuerleinen ganz oben! Er wird erst stabiler, wenn der Pilot aktiv aus dieser Steuerleinenstellung fliegt. Ein bloßes Halten bringt nicht den gewünschten Effekt. Doch seit dem ersten Flugtag eingebraunt, fliegen viele fast ausschließlich in dieser Stellung. Denkt man aber an die Geschwindigkeitspolare, gibt es viele Steuerleinenstellungen, die in manchen Situationen weitaus sinnvoller sind. Kommt es nun zu Störungen, werden die Steuergriffe meist nicht höher genommen als bis zur antrainierten „Aktiv Fliegen“ Position. Dies ist jedoch noch zu stark gebremst, so dass der Gleitschirm beispielsweise aus einem Strömungsabriss nicht wieder anfahren kann.



© MARIO EDER

10

Lösung 10

Grundstellung ja, aber das „Hände hoch“ dabei nicht vergessen. Ziehen ist immer leicht, Hände nach oben freigeben fällt uns schwerer, denn mental wird dabei nicht so viel aktiv geleistet.

**FAZIT**

Ein besseres Kommando als Hände hoch wäre eigentlich so etwas wie „Hände zur Führung“. Denn genau das sollten wir tun, wenn sich der Gleitschirm aus einer Extremflugsituation erholen soll. Richtiges Training und eine passende Ausrüstung helfen dabei, diese Bewegung zur Intuition zu machen.



Eines der ersten Dinge, die man als Thermikflieger lernt, ist, dass man für thermische Aufwinde Sonnenschein und möglichst gute Bodenerwärmung braucht. Umso mehr erstaunt es, dass sich an manchen Tagen, trotz 7/8 oder gar 8/8 Bewölkung, nutzbare und sogar recht nette Thermik ergibt. Dabei müssen sich noch nicht einmal, wie hier auf dem Beispielbild, sichtbare Quellwolken bilden – teils steigt es unter grauem Himmel.

Je labiler die Luft, desto weniger Sonnenkraft ist nötig.

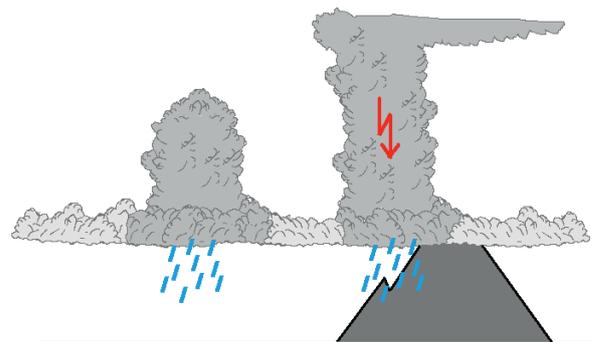
Der Antrieb für die Thermik an sehr bedeckten Tagen entsteht über eine sehr labile und feuchte Luftschichtung im unteren Bereich. Damit reichen selbst eine schwache/diffuse Einstrahlung und eine geringe Bodenerwärmung aus, um nutzbare Thermiken zu ge-

Ich glaub, bei mir piepts!

Wie sich auch an bedeckten Tagen Thermik entwickeln kann.

Text: Volker Schwanz

Skizze: Volker Schwanz | Foto: Alina Kleineberg



Bildet sich eine dichtere Schichtwolken-
decke aus, ist eine weitere Labilisierung
nur schwer zu erkennen.

nerieren. Unterstützend wirkt dabei oft die Geländestruktur (meist ansteigender Hang im Fluggebiet), über die die Luftpakete durch den Wind einen Anstoß zum Ablösen bekommen. Und die labile Schichtung hält die angeregte Aufwärtsbewegung dann lange in Gang. Ein weiterer, den Thermikauftrieb maßgeblich unterstützender Einfluss ist der hohen Luftfeuchte zuzuschreiben. An Tagen mit solcher „Grau-Thermik“ ist die Luft im unteren Thermikbereich immer sehr feucht – teils bis knapp an den Kondensationspunkt heran. Da feuchte Luft leichter ist als trockene, steigt solch knapp gesättigte Luft selbst mit einem kleinen Anstoß leichter auf, als sonst gewohnt (siehe zu dem Thema auch den Artikel „Die Seele der Thermik“ im DHV-Info 187). Wirken alle Einflüsse günstig zusammen, entstehen auch ohne direkte Sonneneinstrahlung und mit Abzügen bei der „Panoramawertung“ unerwartet nette Flugtage mit angenehm sanften Bedingungen.

Aber Augen auf!

Nicht vergessen darf man, dass auch durch eine Änderung der Wetterlage (Abkühlung/Labilisierung in höheren Schichten) ebenso ein thermikauslösender Temperaturunterschied – ohne Sonneneinstrahlung – entstehen kann. Oft steht an solch zunehmend labilen Tagen ein Wetterumschwung an und die starke Bedeckung verstellt den freien Blick auf die aktuelle Wolkensituation. Neben der besonderen Sorgfalt bei der Auswertung der Vorhersagen im Vorfeld des Flugtages ist das Wolkenbild fortlaufend kritisch im Auge zu behalten. Deutliche Verdunklungen oder gar schon Schauer-Fallstreifen müssen sehr früh als klarer Warnhinweis auf nahe Schauer- oder evtl. Gewitterwolken und starke Windauffrischung gesehen werden! ▽

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



Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gaißach info@paraglidercheck.de

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



KONTEST
 GLEITSCHIRMSERVICE

für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana!

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

PARASHOP-Kunden genießen den BESTEN Service



www.parashop.at | pier@parashop.at

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule

Gleitschirmfliegen im Harz seit 1997
 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

BAUAIR

- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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



NOTAM: hat jeder schon mal gehört, aber was es genau ist weiß nicht jeder. Brauch ich das als Gleitschirm oder Drachenflieger überhaupt?

Schwere Luftraumverletzung

Gleitschirmflieger im Visier

Text: *Gerhard Peter*

So ähnlich liest sich die Veröffentlichung des Belgischen Gleitschirmverbandes vom 29.03.2017. Am Dienstag, den 28. März 2017, gab es eine schwerwiegende Luftraumverletzung durch Gleitschirmflieger in Belgien. Im Gebiet Elsenborn fand die internationale militärische Operation 'Ringo Strike' statt (per NOTAM angekündigt). Die Operation musste abgebrochen werden, weil sich Gleitschirmflieger in dem aktivierten TSA-Gebiet befanden.

Coo gilt als eins der besten Fluggelände in Belgien, ist allerdings damit erneut negativ aufgefallen. Sein Fortbestehen ist nach der vorangegangenen Windanlagenkrise wiederum gefährdet. Eine Beteiligung deutscher Piloten ist bis dato nicht gänzlich ausgeschlossen.

Wie kann ein Pilot solche Situationen vermeiden? Ganz einfach: NOTAMs lesen und in die Flugplanung einbeziehen. Spätestens jetzt erscheinen Fragezeichen in den Gesichtern der meisten Gleitschirmpiloten. „Hab ich schon mal gehört, aber ganz genau weiß ich nicht, wie das funktioniert“.

Was ist NOTAM

Im Prinzip ist es aber sehr einfach und dauert nicht besonders lange. Im Folgenden erkläre ich kurz was ein NOTAM ist und wie sich jeder die aktuellen NOTAMs besorgen kann. Mit freundlicher Genehmigung der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) zeige ich anhand von Screenshots, wie man einen Account eröffnet, der NOTAMs abfragt und noch ein paar andere Informationen enthält.

NOTAM (Notice(s) to Airmen) sind Anordnungen und Informationen über temporäre oder auch permanente Änderungen der Aeronautical Information Publication (AIP), die für einen geordneten, sicheren und flüssigen Flugverkehr wichtig sind.

Die deutsche Übersetzung für Notice(s) to Airmen (Nachricht(en) an Luftfahrer) ist gänzlich ungebräuchlich und birgt Verwechslungsgefahr mit den deutschen rechtsförmigen Bekanntmachungen Nachrichten für Luftfahrer (NfL), in denen Veröffentlichungen des Bundes, der Länder und der Deutschen Flugsicherung (DFS) enthalten sind.

Anordnungen und Informationen, die in einem NOTAM verbreitet werden, sind Nachrichten über Errichtung, Zustand oder Änderung jeglicher Luftfahrtanlagen, Dienste, Verfahren oder über Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das betroffene Luftfahrtpersonal wesentlich ist.

Informationsquellen

Um an diese Information zu gelangen, hat die DFS extra ein NOTAM Büro eingerichtet.

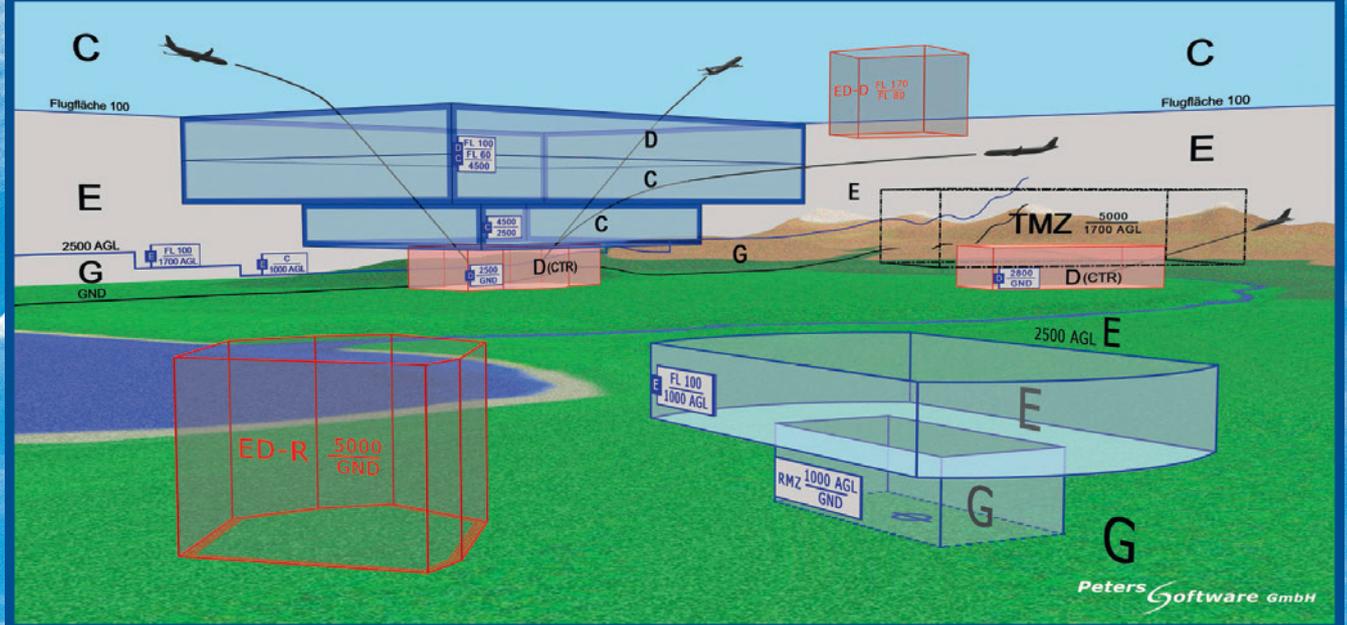
NOTAM Office, Telefon: 069/78072-656

Telefax: 069/78072-660

E-Mail: notam.office@dfs.de

Dort kann sich theoretisch jeder Flieger über den Bereich seines Flugweges beraten lassen. Allerdings ist das für Gleitschirmflieger eine eher ungebräuchliche Methode. Ist man sich jedoch nicht sicher, ob in dem beabsichtigten Fluggebiet oder entlang

Luftraumdarstellung von Deutschland in 3D



Flugvorbereitung

[FPL - Flugplan](#)
[NOTAM - Briefing VFRbulletin](#)
 Flugplanfolgemeldungen: [CHG](#) [CNL](#) [DLA](#)
[DWD Flugwetter](#)

1 | Als erstes komme ich auf die Seite mit dem Kasten Flugvorbereitung. Dort klicke ich die Option VFRbulletin an. Es öffnet sich eine Seite mit einer Karte, die in der rechten oberen Ecke eine Auswahlmöglichkeit gibt. Ich wähle ICAO, um eine gültige ICAO Karte zu erhalten. Diese Karte zeigt alle wichtigen Informationen im gewählten Gebiet. Flugplatz Identifier, Gebiete mit Beschränkungen, Funkfrequenzen, usw. an.



2 | Über der Karte gibt es eine Eingabemaske für LFZ Kennung (ich habe eine Kennung eingegeben, die ich kannte; es genügt auch die Eingabe von viermal xxx). Mit dem Anklicken des Fragezeichens öffnen sich Suchmasken für Flugplätze, hier Klartext eintragen und übernehmen. Man muss sich einfach Flugplätze suchen, die in der Nähe der beabsichtigten Flugroute liegen. Weitere Kriterien sind Dauer und flächenmäßige Ausdehnung des Beratungsgebietes, siehe Bild 3. 30 Tage und je nach Bedarf 10, 20 oder 50 NM wählen. ICAO arbeitet immer mit NM (nautischen Meilen), Knoten und Fuß als Einheiten.

einer geplanten Flugstrecke beachtenswerte Einschränkungen gelten, so empfiehlt es sich unbedingt, online eine kurze Abfrage einzuholen.

Dazu muss ich ein Account bei der DFS haben. Dieser ist schnell und einfach angelegt.

Google: „DFS Pilotenservice“

oder:

https://secais.dfs.de/pilotservice/user/register/register_edit.jsp
und schon geht es los.

Nach erfolgreicher Registrierung kann ich mich jederzeit bei der DFS einloggen und viele nützliche Informationen abfragen.

https://secais.dfs.de/pilotservice/user/login/login_edit.jsp

Wie auch immer, eine vernünftige Vorbereitung gehört zu jedem Flug. Bei Streckenflügen ist sie umso wichtiger, da ich mich in unbekanntes Terrain begeben muss.

Erstens dient eine gründliche Vorbereitung meiner eigenen Sicherheit und zweitens ist sie vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Einflug in ein Gebiet mit Flugbeschränkungen oder in ein Sperrgebiet ist keine Ordnungswidrigkeit. Wer in diese Gebiete unerlaubt einfliegt, begeht eine Straftat, die gemäß § 62 LuftVG mit einer Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren oder mit einer Geldstrafe geahndet wird.

In diesem Sinne weiterhin „Many Happy Landings“

Anzeige

3 | Wenn ich die benötigten Daten für meine beabsichtigte Strecke eingegeben habe, klicke ich „show on map“ und es erscheint die ICAO Karte mit Start-, Ziel- und Ausweichflugplatz (Bild 4).



Punk EN-B
Time for Change

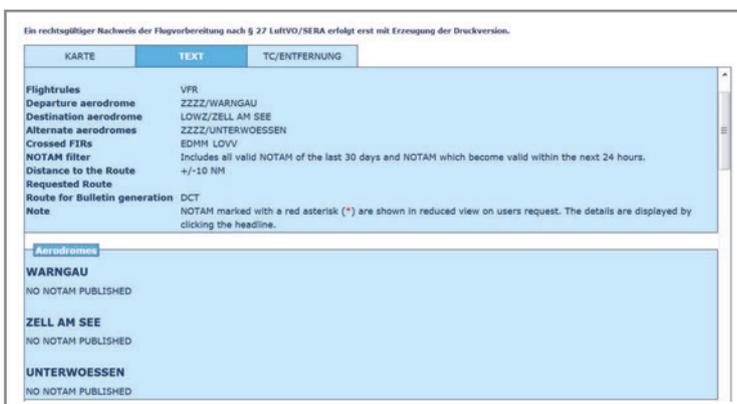
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

www.flybgd.com/de



Copyright DFS 23.04.2017

4 | Wähle ich nun die Option „TEXT“ kann ich sowohl den Geltungsbereich, zeitlich und flächenmäßig (Bild 5), als auch Fließtexte zu den einzelnen NOTAMs (Bild 6) abrufen.



Copyright DFS 23.04.2017

5 | Die Lektüre der anschließend aufgeführten NOTAMs ist meist sehr kurz. Schon in den ersten Zeilen kann ich schnell sehen, ob es mich örtlich oder zeitlich betrifft. Bin ich nicht ganz sicher, werde ich mir die Mühe machen, und es in meine ICAO Karte oder mein entsprechendes Navigationsinstrument übertragen. Es geht hier nicht nur um Militärgelände oder Übungen, nein auch so simple Dinge wie Seilbahnen, Masten oder andere neu errichtete Hindernisse werden aufgeführt (Bild 6).



Copyright DFS 23.04.2017

6 | Bild 6 zeigt einen Ausschnitt mit einer Militärübung in der MTA (Military Training Area) Schober, die auf der ICAO Karte zwischen Linz und Graz in der Höhe von 10.500 bis Flugfläche 245 zu finden ist. Für den Laien nicht ganz einfach, aber es funktioniert auch, wenn man „MTA Schober“ bei Google eingibt und dann die Koordinaten auf der Karte sucht. Google findet nahezu alles. Auch eine temporäre Materialseilbahn in der Gegend von Scheffau und Kufstein ist hier aufgeführt. Schon interessant, die war letztes Jahr sicher nicht da und könnte bei wenig Höhe vielleicht Stress machen.

GLÜCKWUNSCH!
MAX ODREI
Gewinner der
Austrian NEWCOMER
Challenge 2018



Grenzenlos Fliegen

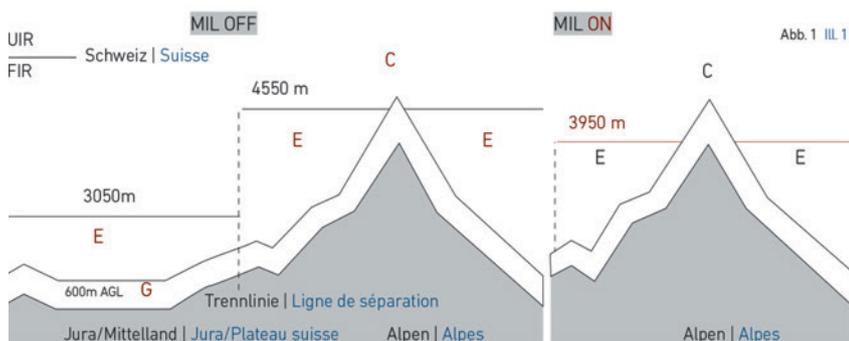
Lufträume in Europa - Schweiz

Ein Luftraum für ganz Europa? Weit gefehlt. Die Basics mit den Luftraumbausteinen sind zwar in SERA (Standardised European Rules of the Air) beschrieben, dennoch sind in jedem Land Abweichungen und Sonderregelungen zu beachten. Unsere Nachbarländer Tschechien, Polen und Österreich haben wir in früheren DHV Infos bereits vorgestellt. Hier nun die Schweiz.

Text: Christian Markoff, Luftraumbeauftragter des Schweizerischen Hängeleiterverbands SHV

Grafiken: Azoom.ch / Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, Swisstopo

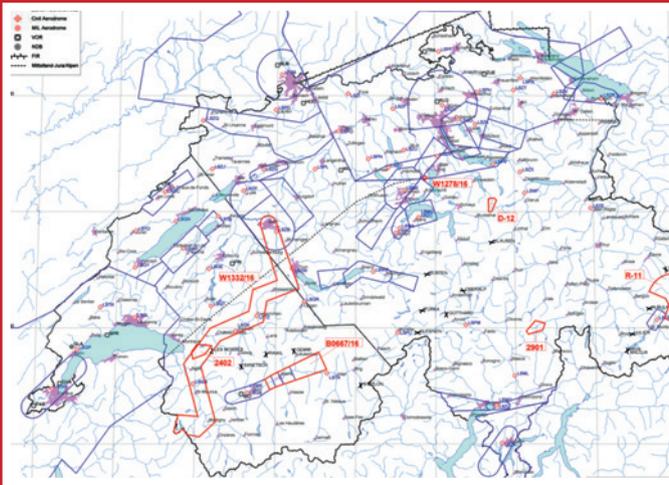
Luftraumschnitt Schweiz – Die Nutzung des Luftraum E ist abhängig von den militärischen Betriebszeiten.



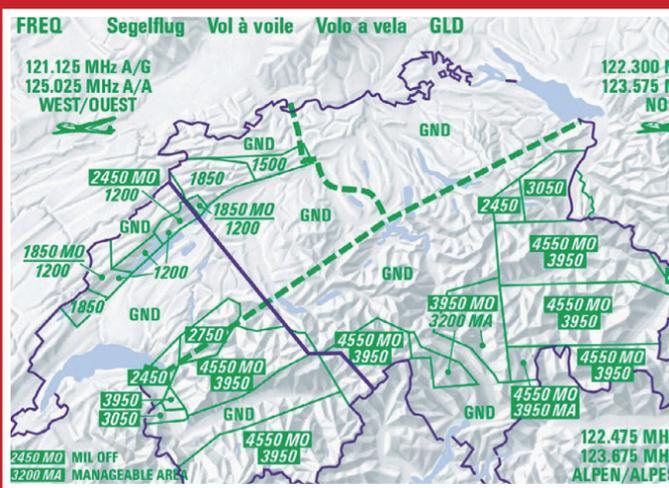
Die Schweiz ist zwar kein EU-Mitglied, übernimmt aber trotzdem die Regeln von SERA und der EASA. Aber auch in der Schweiz gibt es einige Besonderheiten und Abweichungen zum Deutschen Luftraum: Der Luftraum G reicht in der Schweiz bis auf 600 m AGL (in Deutschland i.d.R. bis 760 m AGL). Allerdings wird er seit der verspäteten Überführung der SERA-Regeln im Oktober 2017 in zwei Teile aufgeteilt: Vom Boden bis 300 m AGL kann man ohne Wolkenabstand und mit lediglich 1,5 km Sicht fliegen. Darüber braucht es 5 km Sicht und einen Wolkenabstand von 1,5 km horizontal resp. 300 m vertikal.

Oberhalb des Luftraums G schließt sich, wie in Deutschland auch, der Luftraum E an. Allerdings hat dieser gleich drei verschiedene Obergrenzen: Im Bereich Mittelland und Jura reicht er bis FL 100 (ca. 3.050 m). Südlich der auf der Segelfluggarte dick grün gestrichelten Linie, im Alpenraum, gelten je nach Tageszeit und Wochentag bis FL 130 (ca. 3.950 m) oder FL 150 (ca. 4.550 m). Maßgebend hierfür sind die Militärflugzeiten. Wenn die Luftwaffe Montag bis Freitag von 07.30 bis 12.05 Uhr und 13.15 bis 17.05 Uhr trainiert, gilt der tiefere Wert. >





Beispiel eines DABS (Daily Airspace Bulletin) kostenlos abrufbar auf www.skybriefing.com



Auf der Frontseite der Segelflugkarte findet man eine Übersicht über alle LS-R for gliders



Ausschnitt aus der Segelflugkarte mit dem Bereich Zentralschweiz, wo eine komplexe Luftraumstruktur eine gute Vorbereitung erfordert.

Auch in der Schweiz gibt es zahlreiche Kontrollzonen CTR (Luftraumklasse D), Nahkontrollbezirke TMA (je nach Größe des Flugplatzes Klasse C oder D), eine Fluginformationszone FIZ in Samedan und zeitweise eine Zone mit Funkpflicht RMZ in Grenchen. Transponderzonen TMZ hat die Schweiz bisher noch keine. Außer den Lufträumen der drei großen Flughäfen Zürich, Genf und Basel, die permanent aktiv sind, sind alle anderen Lufträume nur zeitweise in Betrieb. Die meisten nach dem sog. HX-System, bei dem wir nur per Funk oder teilweise mittels Telefonband erfahren können, ob sie aktiv sind oder nicht. Wenn man den Status über das Telefon abgehört hat, darf man den nicht aktiven Luftraum 30 Minuten lang benutzen, bevor eine neue Statusabfrage erforderlich ist.

Die eidgenössische Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorie (VLK) schreibt uns einen Abstand zu jedem Flugplatz ohne CTR oder bei inaktiver CTR von 5 km vor. Dieser muss bis 600 m über der Flugplatzhöhe eingehalten werden. Darüber darf man einen Flugplatz überfliegen, sollte aber darauf achten, dass auf zahlreichen Sportflugplätzen Fallschirmsprungbetrieb stattfindet, der dieses Ansinnen gefährlich werden lassen könnte. Bei Heliports, die auf der Segelflugkarte eingezeichnet sind, muss ein Abstand von 2.5 km eingehalten werden. An zahlreichen Orten gibt es spezielle lokale Vereinbarungen, damit man in diesen Zonen trotzdem teilweise fliegen darf.

DABS – tagesaktuelle Luftrauminfo

Eine wirklich gute Erfindung hat die Schweiz mit dem DABS gemacht. Das Daily Airspace Bulletin (DABS) ist ein graphischer Auszug aller luftraumrelevanten Informationen des NOTAMs (Nachrichten für Luftfahrer). Auf einen sehr kurzen Blick hat man sofort erfasst, was am aktuellen Tag für Luftraumeinschränkungen gelten. So werden Flugbeschränkungsgebiete (LS-R), Gefahrenggebiete (LS-D), Schießzonen und andere Aktivitäten als Warnungen rot dargestellt. Während man in die LS-Rs nicht einfliegen darf, sind die anderen Zonen zwar frei befliegar, aber unter Umständen mit großer Gefahr verbunden. Die Konsultation des DABS gehört für den Piloten in der Schweiz heute zur täglichen Vorbereitung beim Einholen der Wetterinformationen.

Es kann kostenlos auf www.skybriefing.com eingesehen werden.

Eine international vermutlich einzigartige Erleichterung gibt es für Segelflugzeuge und Hängegleiter (Gleitschirme und Delta): Im Alpenraum und im Jura findet man auf der Segelflugkarte grün eingezeichnete LS-R for gliders. Sie ermöglichen einem

während ihrer aktiven Zeit verkleinerte Wolkenabstände von 100 m horizontal und 50 m vertikal. Die meisten dieser Zonen sind von Ende März bis Ende Oktober täglich von Sonnenaufgang bis -untergang in Betrieb; einige wenige nur außerhalb der Militärflugzeiten.

Übrigens: In der Schweiz sind Flüge bei Nacht auch erlaubt. Allerdings muss hierfür ein kompliziertes Prozedere inkl. Einreichen eines Flugplans befolgt werden. Wenn man dies aber alles erledigt hat, darf man die Schweiz auch in tiefschwarzer Nacht von oben genießen. Bei Vollmond und Schnee ein ganz besonderes Erlebnis.

Fluggebiete in der Schweiz

Wir Schweizer sind froh, dass wir nicht die ICAO-Karte mit deren Angaben in Fuß benutzen müssen, sondern dass es eine Segelflugkarte mit den Angaben in Metern gibt. Diese kann kostenlos auf der Seite von Swisstopo eingesehen werden. Eine Karte in Papierform gibt es beim Schweizerischen Hänggleiterverband SHV für CHF 29,- zu bestellen. Sie erscheint jedes Jahr Ende März neu.

Ein beliebtes Fluggebiet ist die Zentralschweiz in der Gegend um Luzern und Engelberg. Ein Blick auf die Karte verrät aber, dass man sich in dieser Region intensiv vorbereiten muss. Der Luftraum dort ist komplex.

Hingegen eignet sich das Wallis und Graubünden nicht nur der thermisch guten Bedingungen wegen hervorragend, sondern auch weil es dort luftraumtechnisch nur wenige Einschränkungen gibt. Das Tessin mit seinem viel sonnigeren Alpensüdseite-Wetter erfordert allerdings auch einen intensiven Blick in die Karte. Flüge am Cimetta bei Locarno am Langensee sind landschaftlich besonders reizvoll, aber wegen des nahen Flugplatzes auch kompliziert. Eine gute Facebookseite der Luftwaffe informiert über den erwarteten Status der dortigen TMA. Auf der Homepage des SHV www.shv-fsvl.ch findest du unter dem Menü Luftraum zahlreiche weitere Informationen zum Schweizer Luftraum. Insbesondere kannst du dich mittels einer Powerpoint-Präsentation Luftraumkurs und einer Luftraumbroschüre detailliert informieren. ▽



Chrigel Markoff (46)

Gleitschirmpilot seit 1989
Fluglehrer seit 1994
Prüfungsexperte seit 2002
Luftraumbeauftragter SHV seit 2012
Motorflug-, Acro- und Gletscherpilot seit 1997

CHECK-WINTERAKTION

ab SOFORT bis 28.02.2019

Gleitschirmcheck: 149,- Check + Retterpacken: 179,-



FLUGSCHULE
CHiemSEE
Das kriegst Du nicht überall.

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

Reparaturservice für:

- Gleitschirme und Drachensegel
- Gurtzeuge für Gleitschirme und Drachen
- Kites, Kletter- und Sicherungsgurte
- 2-Jahrescheck für SOL Gleitschirme
- Packservice für Rettungsgeräte

DELTA FLY

by Hans Madreiter

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



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



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

Fliegen an Zauberbergen

Im Herbst bieten die katalonischen Pyrenäen häufig noch bestes Flugwetter und interessante Optionen für Hike-and-Fly.

Text und Fotos: Lucian Haas

Fangen wir mit dem Ende an. Also dem Ende einer wunderbaren Flugwoche. Eigentlich hatten wir für den Herbst eine Tour in die Südalpen geplant, um vor allem zu Fuß zu den Startplätzen aufzusteigen. Doch als sich Tage vor der Abreise abzeichnete, dass ein Höhentief dort allen Flugräumen den Garaus machen könnte, hatten wir kurzerhand mit dem Finger auf der Wetterkarte jene Region in Europa gesucht, die von der Großwetterlage her den wenigsten Re-

gen versprach. Hängen geblieben waren wir in Katalonien und den Pyrenäen. Rückblickend eine mehr als gute Wahl.

Ein natürlicher Fahrstuhl

Jetzt sitzen wir am Startplatz von Organyà und warten auf die ersten Zeichen einsetzender Thermik. Wie schon an allen Tagen und in den Fluggebieten zuvor sind wir ganz ohne motorisierte Unterstützung vom Landeplatz aus emporgestiegen. Eine schweißtreibende Angelegenheit, selbst Anfang Oktober. Zumal

gerade in Organyà der Weg nirgendwo durch schattenspendende Wälder führt. Dafür ist der Aufstieg nicht allzu lang: gerade mal rund 250 Höhenmeter eine gewundene Straße entlang. Am Startplatz selbst: kein Wind. Wo ist es, das Wunder von Organyà? Dieser stete Talwind, der sich an thermischen Tagen in dem weiten Kessel einstellt und am Prallhang für ein sicheres Aufwindband sorgt. So sicher und beständig, dass Organyà den Ruf als la Montaña mágica, der Zauberberg genießt. >



Vom Startplatz Coll d'Ares
bietet sich ein weiter Blick
in die Ebene von Ager.

FAKTEN

Ager

Talort: ES-25691 Ager

Eignung: GS+HG

Reisezeit: ganzjährig, gut von April bis November. Im Sommer mittags oft sehr starke Thermik. Im September/Oktober für Genussflüge ideal.

Startplatz 1, Raudoral: Süd, GS, NN 1.246 m, N 42.03568 E 0.73606. Kleine Schotterfläche hinter Büschen direkt an der Auffahrt zum Coll d'Ares. Wird typischerweise nur genutzt, wenn der Wind am höher gelegenen Hauptstartplatz zu stark weht.

Startplatz 2, Gabrieló: Süd, GS, NN 1.340 m, N 42.03568 E 0.736058. Etwas abseits der Straße gelegen an einer vorgelagerten Kante. Die nahe Ostflanke bietet einen frühen Thermikeinstieg.

Startplatz 3, Coll d'Ares: Süd-Südwest, GS+HG, NN 1.567 m, N 42.04634 E 0.74617. Weiträumiger Hauptstartplatz mit guten Parkmöglichkeiten.

Startplatz 4, Peña de Sant Alis: Süd, HG, NN 1.586 m, N 42.03995 E 0.76662. Über eine kurze Erdrampe geht es direkt in die Steilkante.

Landeplatz 1, Camping: GS+HG, NN 605 m, N 42.00401 E 0.76704. Große Fläche direkt neben dem Campingplatz. Treffpunkt vieler Piloten, gut, um Auffahrten zu organisieren.

Landeplatz 2, Maciarol: GS, NN 720 m, N 42.01582 E 0.74493. Wiese neben dem Cal Maciarol. Auf halber Strecke zwischen dem Ort Ager und dem Fuß der Kante. Guter Ausgangspunkt für H&F.

Landeplatz 3, Camp 300: GS, NN 1.300 m, N 42.03917 E 0.74502. Notlandeplatz auf dem Zwischenplateau unterhalb von SP 3. Wegen Lee-Lage bei stärkerem Wind nur eingeschränkt zu empfehlen.

Flug: Genussvolles thermisches Streckensoaring die ganze Hangkante entlang. Wer größere Streckenambitionen hat, kann auch über die begrenzenden Taleinschnitte springen (nicht zu tief abfliegen wegen starker Düsenwirkung) oder nach Norden Richtung Hochpyrenäen fliegen.

Hike-and-Fly: Am besten ab LP 2. Von dort entweder erst über Feldwege nach NW, bis man wieder auf die Straße zum Coll d'Ares trifft, um zum SP 1 oder SP 3 aufzusteigen. Eine interessante, direktere Alternative ist der Aufstieg zur Kapelle Mare de Deu de Pedra nordöstlich von LP 2. Rund 200 Meter davor startet ein steiler Pfad an der Kante hoch zur Quelle Font de Gabrieló. Von dort weiter zu SP 2.

Unterkunft: diverse Landgasthäuser, z.B. Cal Maciarol (www.calmaciarol.com) direkt neben LP 2.

Camping: Camping Vall d'Ager (www.campingager.com) direkt neben LP 1. Bietet auch Bungalows.

Castejón de Sos

Talort: ES-22466 Castejón de Sos

Eignung: GS+HG

Reisezeit: Von Mai bis November. Im Sommer tagsüber sehr kräftige Thermik. Fliegen dann nur morgens und nach 17 Uhr empfehlenswert.

Startplatz 1, Rials: Südwest, GS, NN 1.160 m, N 42.52164 E 0.50078. Ab Mittag typischerweise vom Talwind angeströmt. Ermöglicht Anschluss an die hohen Berge dahinter. Webcam: www.solarcam.fr/mirador_arasan

Startplatz 2, Intermedio: Südwest bis West, GS, NN 1.720 m, N 42.52934 E 0.52552. Auf halber Höhe (wer sich die lange Auffahrt sparen, aber dennoch recht zuverlässigen Thermikeinstieg haben will).

Startplatz 3, Pedras Brancas: Südost bis Südwest, GS+HG, NN 2.100 m, N 42.52855 E 0.5399. Mehrere Startmöglichkeiten auf verschieden ausgerichteten Wiesenflanken.

Startplatz 4, Liri: Südwest, GS+HG, NN 2.305 m, N 42.53367 E 0.55219. Weite Wiesenflächen unterhalb des Gallinero. Gut für Abendsoaring und Top-landing. Die Auffahrt über eine Schotterpiste dauert rund 45 Minuten.

Landeplatz 1, La Lleva: GS, NN 918 m, N 42.51852 E 0.48996. Kleiner Wiesenlandeplatz in Fußnähe von Castejón. Vorsicht mit dem Windgradienten bei starkem Talwind!

Landeplatz 2, El Raso: GS+HG, NN 900 m, N 42.52355 E 0.48047. Eigentlich ein UL-Flugplatz, aber Landung für GS gestattet. Bitte umsichtig und für andere berechenbar anfliegen und seitlich der Piste landen.

Flug: Talwindsoaring vor Rials (SP 1) oder Anschluss zum Hochgebirgsfliegen am Gallinero (SP 2-4). Vor allem im Sommer mittags oft sehr kräftige, turbulente Thermik. Abends Genussflüge bis zum Sonnenuntergang.

Hike-and-Fly: SP1 Rials ist vom Ort Castejón de Sos aus über schattige Pfade in 1,5 h zu erreichen. Weiterer Aufstieg bis zum Gallinero (2.700 m) über Schotterpiste möglich. Diverse weitere Startmöglichkeiten aus den Wiesenflächen auf unterschiedlichen Höhen.

Unterkunft: Diverse Hotels und Pensionen, z.B. Hotel Pirineos (www.hotelpirineos.com).

Camping: La Borda d'Arnaldet (www.arnaldet.com), 5 km nördlich von Castejón de Sos.

Infos und Shuttle zum Start: Tandem Team. www.tandemteam.es

Organyà

Talort: ES-25794 Organyà

Eignung: GS

Reisezeit: März bis November. Guter Talwind am Prallhang von Mai bis Oktober. Im Sommer stark, oft erst zum späteren Nachmittag hin erträglich.

Startplatz Organyà: Süd, GS, NN 830 m, N 42.22851 E 1.32441. Auf halber Hanghöhe. Bei anstehendem Talwind sicherer Einstieg ins Aufwindband.

Landeplatz Organyà: GS, NN 590 m, N 42.22254 E 1.32164. Große flache Wiese. Achtung vor rasant einlandenden Akropiloten.

Flug: Organyà gilt als Akroparadies. Die Bergflanke lädt aber auch zu genussvollen Streckenflügen ein. Ab dem frühen Nachmittag bis abends sehr beständige Aufwindzone (Talwindprallhang).

Hike-and-Fly: Der Startplatz lässt sich gut zu Fuß erreichen.

Unterkunft: diverse Pensionen in Organyà und Nachbarorten.

Camping: Camping Organyà, www.organyacamping.com

Infos: Organyà XPerience, <http://www.organyaxperience.cat>

Blick vom unteren Startplatz Rials auf das Bergdorf Castejón de Sos. Der Hügel steht ab Mittag genau im Talwind.



↑ Die weiten Wiesen des Startplatzes Liri an den Flanken des Gallinero laden am Nachmittag zum Spielen ein: Starten, Soaren, Toplanden.



↑ Start in Rials. Im Hintergrund links der Hausberg von Castejón de Sos, der Gallinero. Man kann zu ihm über die Bergflanken aufsoaren.

Oben bleiben garantiert. Hochkommen garantiert. Es ist der Traum aller Akroflieger, die diesen natürlichen Fahrstuhl nutzen, um ein ums andere Mal vor dem Hang aufzusteigen, hinaus in die Manöverbox zu fliegen, dort rasant und galant abzumontieren, um ohne Landung gleich wieder am Hang die Höhe für den nächsten Trainingslauf zu gewinnen. Wir sind allerdings nicht gekommen, um unsere Höhe tumelnd und helikopternd zu vernichten. Wir wollten diesen wundersamen Luft-Paternoster nur einmal erleben. Unser Plan: Hoch, und dann die lange Kante entlang, die sich vom Startplatz aus gen Westen erstreckt. Ein Strecken-Spazierflug, ohne große Ambitionen, ohne programmierte Kilometer-Ziele auf dem Display, die pure Lust am Fliegen in den Adern. Es beginnt schon die zweite Nachmittagshälfte, als es endlich soweit ist. Der relativ stabilen Hochdrucklage zum Trotz kommt der Fahrstuhl von Organyà ins Rollen. Für uns heißt

das: raus und rauf und rauf und rauf. Die ganze Flanke bildet über Kilometer hinweg ein tragendes Polster. Kreisen selten nötig. Die Juchzer kommen aus tiefer Brust. Wir landen erst, als die Sonne schon lange Schatten in den Talkessel wirft. Als wäre es das Motto der Woche gewesen.

Ganz so einfach war es aber nicht immer. In Castejón de Sos beispielsweise, wo wir zuvor im Herzen der Pyrenäen ein paar Tage verbracht, war das erste Hochkommen ein täglicher Kampf. Wir hatten es uns allerdings auch selbst (wohlwissend) etwas schwerer gemacht. Castejón besitzt an seinem Hausberg, dem 2.720 Meter hohen Gallinero, mehrere Startplätze in unterschiedlichen Höhen. Der hohe Hauptstartplatz liegt auf weiten Wiesen unterhalb des Gipfels. Es ist ein guter Spot, um selbst an eher stabilen Tagen den sicheren Einstieg in die Hangther-

mik zu finden, oder einfach nur einen mehr als halbstündigen Genuss-Abgleiter zu machen. Für ein tägliches Hike and Fly, ohne allzu sportliche Ambitionen, erscheinen 1.500 Höhenmeter Aufstieg aber wenig verlockend. Nicht von ungefähr setzen die meisten Piloten hier auf die Shuttle-Dienste der örtlichen Flugschule. Aber das war nicht unser Ziel. Castejón hat auch einen niedrigen

*Oben bleiben garantiert.
Hochkommen garantiert.*

Startplatz, Rials, auf einem vorgelagerten Hügel nur 250 Meter über Talgrund gelegen. Ab dem frühen Nachmittag wird auch er recht zuverlässig vom Talwind angeströmt. Man kann ihn von Castejón aus bequem in 1,5 Stunden über schattige Waldflanken erreichen. „Man kann fast immer von Rials zum Gallinero hochfliegen. Man muss gar >



↑ Kleiner Genuss-Streckenflug entlang der Kante von Ager



↑ Viel Platz auch für Drachenflieger

nicht fahren“, erklärt uns Lokalmatador Oriol Fernández, den wir direkt am Startplatz treffen. Kaum gesprochen, schwingt er sich in die Luft, dreht ein paar Kreise vor dem Hang, quert, noch immer erstaunlich niedrig aber fast ohne Höhenverlust, an den nächsten Berggrat im Osten und ist bald nur noch ein kleiner Punkt am Himmel. Wir versuchen, es ihm gleichzutun. Allerdings zerreißt der mittlerweile stärker gewordene Talwind viele der Thermikblasen. Geduld ist jetzt gefragt, um sich soarend und behutsam kreisend die nötige Höhe zu erarbeiten, die wir für den Sprung an den hinteren Berg benötigen. Die Geduld wird belohnt. Der Fahrstuhl ist auch hier schon an. Er ruckelt und bockt ein wenig, als er die Talinversion durchstößt. Aber dann zieht er kräftig durch, bis weit über die 3.000-Meter-Marke. Es folgt schönsten „BPF“: Berg-Panorama-Fliegen. Im Nordosten der so kahle wie breitflankige 3.404 Meter hohe Pico de Aneto, der höchste

Berg der Pyrenäen. Im Süden der zerklüftete Turbón. Dazwischen gondeln wir rund um den Talkessel von Castejón de Sos, mit Toplandungen nur zum Spaß an allen anderen Startplätzen des Gallinero. Der Beweis ist erbracht: Man muss sie nicht alle erlaufen oder erfahren, um dort starten zu können.

Die Seele nähren

Begonnen hatte unsere kleine Flug-Wander-Rundreise durch die katalonischen Pyrenäen in Ager. Die 20 Kilometer lange Kante – mit einer imposant eingeschnittenen Schlucht in der Mitte und von badetauglichen Stauseen gesäumt – weckt Soaring- und Streckenflugträume. Nicht von ungefähr finden hier immer wieder Gleitschirmwettbewerbe statt. Die meisten Piloten fahren nicht nur dafür die mehr als 1.000 Höhenmeter zum großen Hauptstartplatz am Coll d’Ares.

Doch Ager eignet sich auch gut für Hike-and-Fly. Zumal es auch tiefere Stellen gibt,

an denen man nach weniger anstrengenden Aufstiegen schon starten kann. Besonders interessant ist der Startplatz Gabrieló. Er liegt auf einer der Hauptkante vorgelagerten Stufe und bietet zum Starten sowohl eine Süd- als auch daneben gleich eine Ostflanke. Es ist der Ort in Ager, über dem sich gegen frühen Mittag typischerweise als erstes Thermikwölkchen zeigen. Auch die Frühstarter vom Hauptstartplatz fliegen dorthin, um aufzudrehen. Warum also laufend noch 400 Höhenmeter drauflegen, wenn man direkt schon unten in den Bart einsteigen kann? Auf dem Weg zum Startplatz passieren wir die Quelle Font de Gabrieló. Ein prachtvoller Ort, um zu pausieren, Wasser und Ruhe zu tanken und die Herbstfarben der Landschaft zu genießen. Wir sind nicht nur gekommen, um uns in die Lüfte zu schwingen. Wir wollen auch die Seele nähren. Aber dann sehen wir schon einen Drachen hoch oben unter der Wolke kreisen. ▽

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.



HÖRE NIEMALS AUF, DEINE TRÄUME ZU VERFOLGEN

„Vor 40 Jahren ging für mich ein Traum in Erfüllung: Fliegen, so wie die Vögel, die ich seit meiner Kindheit bewunderte. Viele meiner Freunde teilten diesen Traum und als sie mich fragten, ob ich nicht so einen Gleitschirm bauen kann, habe ich es einfach gemacht.

Und ich habe es nie bereut. Schirmentwicklung, Testen, Produktionsleitung, Wettkämpfe, Reisen, Lachen und Weinen – das ist mein Leben.“

Gin Seok Song, Designer und CEO von Gin Gliders.



G I N

www.gingliders.com



Fliegen mit Brockenblick

Text: Peter Krüger-Lenz | Fotos: Peter Krüger-Lenz, Harzer Gleitschirmschule

Fliegen in den Bergen ist großartig, für Piloten, die weit entfernt vom Hochgebirge leben, aber nicht immer einfach umzusetzen. Macht nichts. Denn Fliegen dort, wo der Misthaufen die höchste Erhebung ist, hat auch seinen Reiz. Wir stellen Fluggebiete im Flachland vor, in denen Piloten mit ihren Schirmen und manchmal auch mit dem Drachen am Seil in die Luft befördert werden. Diesmal: das Airfield zwischen Stapelburg und Abbenrode, betrieben von der Harzer Gleitschirmschule.

Wer an dem einen Ende der Wiese steht, hat Probleme, das andere zu sehen. 800 Meter Seil können hier locker ausgerollt werden. Ein Pilot wird damit je nach Wind und Thermik bis auf 300 Meter Höhe und darüber gezogen. Drei Winden stehen bereit, um Piloten nach oben zu befördern. Seit kurzem zählt eine hochmoderne Elektrowinde dazu. Jörg ist der Herr über diesen Maschinenpark, er ist der Hauptwindenfahrer - mit beeindruckenden mehr als 60.000 Schlepps. Mit einem wuchtigen Pkw kann er die Winden über den Platz bewegen, wenn der Wind dreht. Denn eines der hervorstechendsten Merkmale des Airfields ist, dass in alle Richtungen gestartet werden kann.

„Das Airfield ist einer der am besten ausgestatteten Schleppplätze“, sagt Knut Jäger. Er ist Chef der Harzer Gleitschirmschule, die das Airfield betreibt, und einer der Piloten der ersten Stunde. Jäger fliegt seit 1979. Seit 1982 ist er Drachenflug-, seit 1987 Gleitschirmflug- und seit 1994 Ultraleichtfluglehrer. 1993 übertrug ihm der DHV als Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr das Erprobungsprogramm für Doppelsitzerflüge an der Seilwinde, das er erfolgreich durchführte. Dass Schüler heute die Grundausbildung für den A-Schein an der Winde absolvieren können, habe er initiiert und erprobt, sagt Jäger. Derzeit läuft sein Antrag auf den Einsatz von Stufenschlepp in der Ausbildung.

Die Gleitschirmflieger teilen sich den Platz mit den Piloten mit Rucksackmotor und den Trikefliegern. Bemerkenswert: Das Airfield ist groß genug für alle Luftsportler, sie kommen sich nicht ins Gehege. Jäger ist überall auf dem Platz unterwegs. Er hat den Wind im Blick und reagiert auf Veränderungen. Er hilft als Startleiter den Gleitschirmflugschülern in die Luft und bringt sie sicher wieder auf den Boden. Wird er dort abgelöst, wendet er sich den Motorpiloten zu und leitet sie an. Wenn sie nicht mit einer Tour der Harzer Gleitschirmschule unterwegs ist, übernimmt Knuts Tochter Beverly die Startleitung. Sie ist eine anerkannte Acropilotin und kann ihr Wissen gut vermitteln. Und im Hintergrund sitzt Jörg stoisch und konzentriert auf seinen Winden. Mit einem alten Pkw werden die Seile quer über den Platz transportiert, jeweils vier bei einer Tour. Das beschleunigt den Schlepp deutlich und verkürzt die Wartezeit der Flugschüler und Freiflieger. Das Auto fährt, wer gerade eine Flugpause einlegt, reihum wird gewechselt. Der Betrieb ist entspannt organisiert und sehr familiär. Lange warten muss niemand auf seinen nächsten Start.

Frei von Stromleitungen und Gebäuden

Einmal in der Luft, können die Piloten den grandiosen Blick auf den Brocken genießen, mit gut 1.140 Metern die höchste Erhebung im benachbarten Mittelgebirge Harz. Auf Hindernisse muss niemand achten, denn es gibt keine über dem Airfield, das frei von Stromleitungen und Gebäuden ist. Der Blick schweift während der Platzrunde über Wälder, Äcker und Weiden. Der Höhenabbau läuft entspannt im freien Luftraum, der Queranflug liegt im Bereich von Büschen und kleinen Bäumen, die den Platz umrahmen. Der Landeanflug gelingt immer, weil die Landebahn in jede der möglichen Richtungen schier endlos ist. Wer sich verschätzt, muss höchstens ein Stück laufen. Eine der großen Annehmlichkeiten des Windenschlepps: Schirm und Gurtzeug müssen nicht nach jeder Landung neu gepackt werden, denn der Flieger landet nahe dem Startplatz, nicht weiter als 20 - 30 Meter entfernt, wenn die Landeinteilung stimmt. Das ist auf dem >



↑ Konzentriert: Startleiter helfen beim Anleinen, wenn's notwendig ist.



↑ Hindernisfrei: viel Platz zum Starten und Landen.



↑ Der Herr der Winde: Jörg bringt die Piloten in den Himmel.

Die Spuren auf der Wiese zeigen es: Starts sind in alle Richtungen möglich.



Airfield problemlos zu schaffen. Etwa fünf Minuten dauert ein normaler Flug, doch vom Airfield sind auch schon Strecken bis 100 Kilometer geflogen worden.

Zahlreiche Piloten haben ihre Grundausbildung auf dem Airfield absolviert. Viele sind dem Ort treu geblieben. Immer stehen Wohnmobile, oft auch Zelte am Rand der Wiese. Abends werfen die Flieger mit ihren Familien und Freunden den Grill an. Hunde tollen umher. Selbst an ein Dixi-Klo wurde gedacht. Es gibt Flieger, die ihren Urlaub auf dem Airfield verbringen. Man kennt sich, man schätzt sich.

Tandemflüge werden vorher angemeldet und in der Regel von den anwesenden Fluglehrern durchgeführt. Das bedeutet kurze

Pausen für Flugschüler und Freiflieger. Wirklich nervig ist das nicht, denn Passagiere stehen nicht eben Schlange. Eine Pause legen die Fluglehrer und Startleiter gerne auch in der Mittagszeit ein. Dann formiert sich meist ein kleiner Konvoi, der zur Eisdielen im hübschen Zentrum von Ilsenburg fährt. Deren Spezialität ist neben üppigen Eisbechern die Mandarinentorte. Flieger der benachbarten Gleitschirmvereine sind gerne gesehene Gäste. Viele Paraglider aus dem Göttinger Verein haben sich hier gerade zu Windenfahrern ausbilden lassen. Gerne kommen sie hin und wieder auch auf das Airfield, um mit Wohnmobil oder Zelt ein Wochenende unter Fliegerfreunden zu verbringen.

Anfahrt

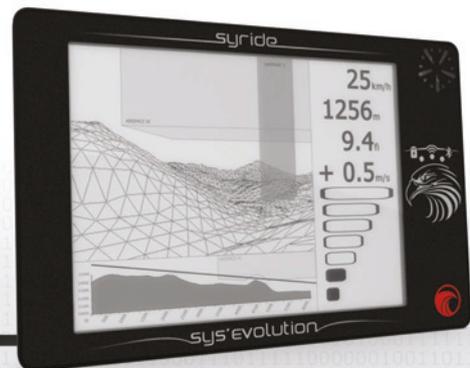
Das Airfield zwischen Stapelburg und Abbenrode liegt in nördlicher Richtung nahe der Bundesstraße 6 kurz hinter der niedersächsischen Grenze in Sachsen-Anhalt. Nach der Abfahrt Stapelburg auf die Landesstraße 88 in Richtung Osterwieck geht es rechts auf einen Plattenweg. Fahrzeuge können auf der Wiese am rechten Rand abgestellt werden. Der Start auf dem Airfield ist in alle Richtungen möglich. Ein Schlepp kostet 7,50 Euro für Gastflieger. Wetterinfos und Anmeldung unter Telefon 0522/1415. Die gibt es aber auch über die Internetseite der Harzer Gleitschirmschule unter paracenter.com. Dort kann auch der regelmäßige Newsletter abonniert werden. ▽

Anzeige



Revolution
beginnt

syride www.syride.com



Du fliegst schon oder willst richtig fliegen lernen?

Du willst wissen, wie du mit deinem Gleitschirm richtig startest, steuerst, landest, in der Thermik oder im Hangaufwind fliegst? Du hast den Anspruch, in jeder Situation richtig reagieren zu wollen? Dich interessieren die extremen Flugzustände genauso wie die wichtigsten Abstiegs-hilfen?

Das FLUGTECHNIKBUCH beantwortet dir all diese Fragen. Auf über 450 Seiten und in mehr als 650 Bildern und Grafiken erfährst du alles Wissenswerte rund um die Kunst des Gleitschirmfliegens. Mit zahlreichen QR-Codes erhältst du Zugang zu vielen ausgesuchten Filmsequenzen.

Der 2. Teil des „Gesamtwerks Paragliding“ ist zu 100 % der FLUGTECHNIK gewidmet und gleichzeitig der Hauptteil der Trilogie, die sich im ersten, 2017 veröffentlichten Band mit der Wetterkunde des Gleitschirmfliegens und im dritten Band mit der Gleitschirmentwicklung und Aerodynamik befasst.

49,-^{Euro}

Gesamtwerk Paragliding Band 2



FLUG- TECHNIK

Sinje Meyer, Christina Siegl,
Andreas Schubert und weitere

Papillon Paragliding

Erhältlich bei
GLEITSCHIRM-DIREKT.DE

SHOP-HOTLINE:
06654 - 91 90 55

Gleitschirm Direkt GmbH
Wasserkuppe 46
36129 Gersfeld

Täglich von
9 bis 18 Uhr geöffnet.

Leseprobe und
Bestellung:

[papillon.de/go/
band2](https://papillon.de/go/band2)





Ballooning-Simulation

Der Ballooning-Effekt aus wissenschaftlicher Sicht

Text und Bilder: Horst Altmann

Der Gleitschirm ist ein genial einfach konzipiertes Luftsportgerät mit einzigartigen Eigenschaften. Wir können ihn auf ein kleines Volumen mit geringem Gewicht zusammenfalten und bequem im Rucksack auf den Berg transportieren. Beim Start wird im Inneren des Flügels Staudruck aufgebaut und im Flug möglichst aufrechterhalten, der den Flügel aufpumpt und so Formstabilität verleiht. Der Druckunterschied zwischen Flügelinnerem und den Flügelaußenflächen hat dabei ein Aufblähen der Zellen zur Folge, kurz Ballooning genannt. Dieses Phänomen wird mit diesem Artikel genauer untersucht und Grundsätzliches mittels gekoppelter Struktur/Aerodynamik-Simulation (FSI = fluid/structure interaction) aufgezeigt.

Grundsätzliches zum Ballooning

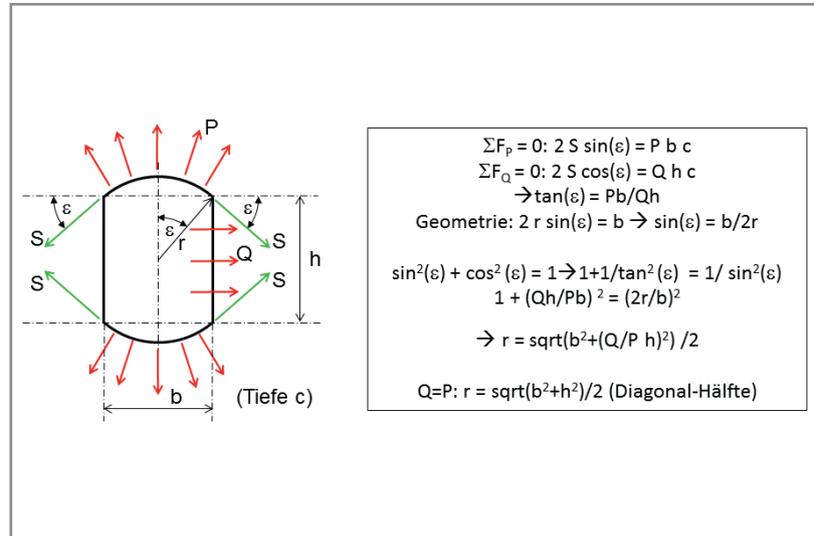
Ein Gleitschirm ist eine textile Angelegenheit: Der Flügel mit Unter- und Obersegel sowie Rippen, Bändern und Verstärkungen besteht aus orthogonalem, luftundurchlässig beschichtetem Gewebe. Gurtbänder und daran befestigte hochfeste Leinen, die sich zum Flügel hin aufgabeln, stellen die Verbindung

von Pilot zum Flügel dar. Daneben haben flexible, biege weiche Kunststoffstäbchen zur lokalen Verstärkung und auch zum Vorspannen im Nasenbereich Einzug in die Konstruktion gefunden. Im Gegensatz zu den flexiblen Hängegleitern und Starrflüglern kennt das Gleitschirm-Design keine starren Strukturelemente wie Stäbe (Querrohr) oder Balken (Flügelrohr). Die Festigkeit des Gleitschirm-Flügels wird durch Einfangen des Staudrucks über die Öffnungen an der Nasenunterseite erzielt, was den Flügel aufpumpt und so möglichst unter Spannung und damit belastungsfähig hält. Mit dem hohen Innendruck ergibt sich so auf das Unter- und Obersegel eine normal gerichtete Druckkraft von innen nach außen. Da die dünne, flexible Segelhaut diese Druckkraft nicht wie eine steife Platte aufnehmen kann, muss sie mit zwei Dingen reagieren: erstens eine gekrümmte Form einnehmen und zweitens durch elastische Dehnung Spannungen aufbauen. Dabei bleiben die Dehnungen aufgrund der hohen Festigkeit der in das Segeltuch eingearbeiteten Fäden gering – die flexible, gekrümmte Auswölbung der Oberfläche ist allerdings deutlich! Dieses notwendige und unvermeidliche Aufblähen der Stoffmembran wird als Ballooning bezeichnet. In der Technik findet man dieses Phänomen an allen dünnwandigen Membran-Strukturen, die mit einer Druckdifferenz belastet werden, z. B. Luftmatratze, Fahrradschlauch oder auch Luftballon (klein wie auch groß).

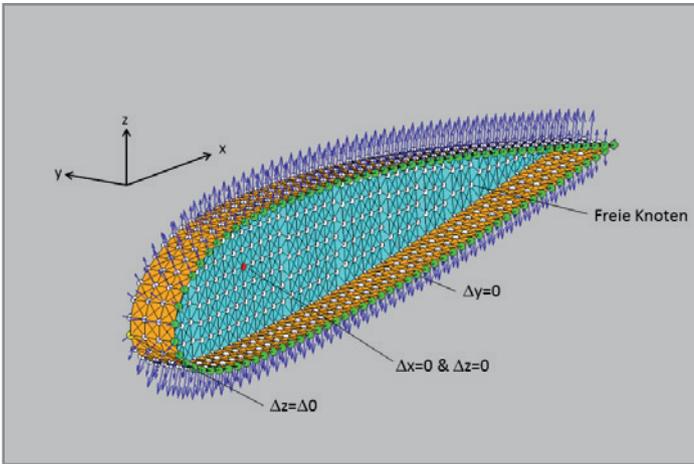
Abbildung 1 zeigt eine einfache 2D-Theorie zum Ballooning, die mit Ausnahme von gekrümmter Flügelnause und spitzer Hinterkante das Ballooning entlang einer Gleitschirm-Zelle (Breite b , Höhe h , Tiefe c) gut beschreiben sollte. P ist dabei die Druckdifferenz am Segeltuch, Q die Druckdifferenz an einer Rippe und S steht für die Zugkraft im Segel. Der Kasten enthält die herrschenden Kräftegleichgewichte und den geometrischen Zusammenhang zwischen Krümmungsradius und Zellengeometrie, so dass sich folgende wesentlichen Aussagen ableiten lassen: Für $Q=P$ fällt das Ballooning-Zentrum mit dem Zellen-Mittelpunkt zusammen und der Krümmungsradius ist gleich der halben Zellen-Diagonale. Am Gleitschirm-Flügel findet man diese Konstellation an der äußersten Zelle, wo es über die Rippe hinweg wegen des freien Flügelendes tatsächlich zu einer Druckdifferenz kommt. Wer mal genau hinschaut, kann an der letzten Zelle das deutlich ausgeformte Ballooning erkennen – am besten sieht man das an einer angehängten letzten Zelle, die nicht mehr über die Stabilo-Leinen belastet wird. Für $Q=0$ (oder auch $h=0$) ist der Ballooning-Radius gleich der halben Zellbreite – die Oberfläche formt einen Halbkreis aus. Diese Verformung findet man an einer klassischen Röhren-Luftmatratze, bei der die Rippen von beiden Seiten mit gleichen Druck beaufschlagt werden (oder die Rippen praktisch nicht vorhanden sind: $h=0$). Im Gleitschirm-Flügel sind die Rippen wegen des konstanten Innendrucks auch kräftefrei, allerdings ergibt sich aus der Flügelzuspitzung und der spannweitigen Kappenkrümmung eine Zugkraft, die das übertriebene halbkreisförmige Aufblähen deutlich verringert. Mehr dazu später bei der Modellierung einer realistischen Gleitschirm-Zelle.

Modellierung der Struktur

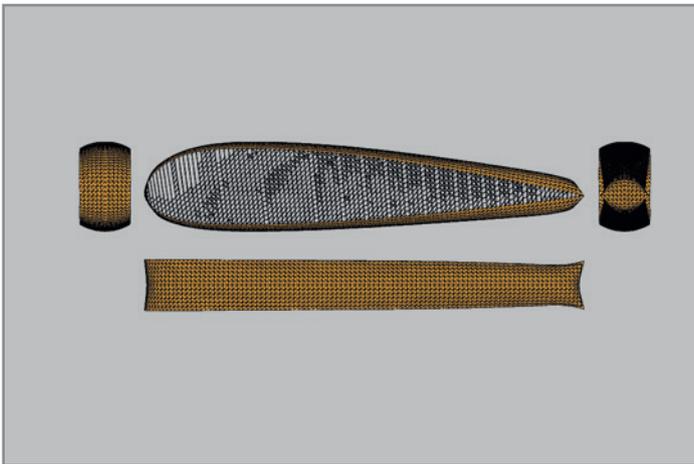
Die Geometrie der im Folgenden betrachteten Struktur ist an eine zentrale Zelle eines typischen EN-A Flügels angelehnt mit Abmessung 3 m x 0,35 m (Tiefe x Breite) bei 17% Dicke und 2% Wölbung. Die Auflösung dieser Geometrie für eine numerische Behandlung erfolgt über eine Repräsentierung von sog. Knoten, die hier strukturiert im Segel und Rippe definiert sind, siehe Abbildung 2. Jeder Knoten ist über seine drei räumlichen



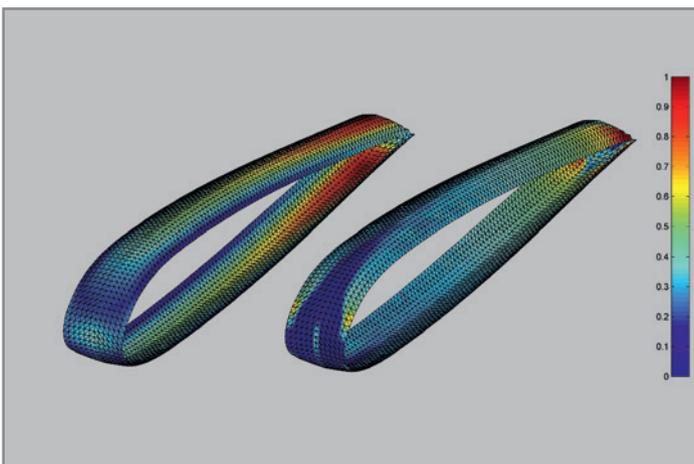
1: 2D-Theorie Ballooning



2: Finite-Element-Modell der Zelle



3: Die aufgepumpte Zelle in Mehrseitenansicht



4: Verformung (links) und Krümmung (rechts)

Koordinaten erfasst und bezüglich seiner Bewegungsfreiheit definiert. So gilt z.B. für die Knoten in der Symmetrieebene der Zelle, dass die y-Koordinate mit 0 fixiert ist. Zur Simulation der Struktur sind nun zwischen den Knoten elastische Elemente definiert. Bei dem vorliegenden Problem mit großen flexiblen Verformungen (aber nur kleinen elastischen Dehnungen) ist das Segeltuch lokal auf Einzelfäden in Tiefen-, Quer- und Diagonalrichtung zusammengefasst (schwarze Linien in der Abbildung). Diese Modellierung erlaubt eine robuste Verformungsrechnung und Isolation von rein druckbeaufschlagten Elementen. Flächenhaft verteilte Druckkräfte sind lokal zusammengefasst und als Einzelkraft auf einen Knoten aufgebracht (blaue Pfeile in der Abbildung).

Isolierte Zelle unter Innendruck

Als erstes Beispiel wird die Zelle allein unter Innendruck untersucht: Dabei herrscht im Inneren der Staudruck bei typischer Fluggeschwindigkeit, außen am Profil ist gleichmäßiger Umgebungsdruck angenommen. Dies entspricht eigentlich einer aufgepumpten Zelle und dient hier als anschaulicher Testfall zur Validierung der Methodik und Aufzeigen erster wesentlicher Ergebnisse. Damit die Rippe wie im Fall einer real verbauten Zelle eben bleibt, ist die Druckkraft auf die Rippe nicht flächig verteilt, sondern am Rand entlang angeordnet. Die statische Lagerung der Zelle besteht wie in Abbildung 2 gezeigt aus einem in x und z fixierten Knoten inmitten der Rippe (roter Knoten), einer in z fixierten Nase (gelber Knoten) und den in der Symmetrieebene y-fixierten Knoten (grün).

Abbildung 3 zeigt die sich unter der beschriebenen Belastung einstellende Geometrie in verschiedenen Ansichten. Das zentrale Aufblähen des Stoffes (Ballooning) ist sehr deutlich zu erkennen – hieraus resultiert dann auch an der Nase eine mittige Eindellung. Zur Hinterkante nimmt das Ballooning extrem zu und wird fast halbkreisförmig, wie von der einfachen 2D-Theorie (siehe Abbildung 1) vorhergesagt. An der Hinterkante selbst ergibt sich dann aufgrund der Verbindung von Ober- und Untersegel eine komplexe Gestalt mit extremen Einschnürungen. An der Stelle maximaler Profildicke zeigt die Ansicht von vorne ein kreisförmiges Ballooning von Ober- und Untersegel mit Zellendiagonale als Durchmesser – in Übereinstimmung mit der weiter oben vorgestellten 2D-Theorie. An diesem einfachen Beispiel der aufgepumpten Zelle werden bereits die Problembereiche Nase und Hinterkante auffällig. Moderne Gleitschirm-Designs nutzen daher 3D-Shaping im Nasenbereich und Mini-Ribs an der Austrittskante zur Optimierung. Die Verschiebung jedes Knotens in Referenz zu seiner ursprünglichen Position ist in Abbildung 4 links als Farbwert dargestellt. Entlang des Rippenumfangs wie auch an der Nase ist die Verfor-

mung gering (blaue Einfärbung) – zur Hinterkante hin wird die Ballooning-Verformung extrem (rote Einfärbung). Die 3D-Darstellung in Abbildung 4 zeigt die Krümmung in Spannweitenrichtung. Besonders auffällig ist hier die markante Abflachung im Nasenbereich, die sich mittig solange fortsetzt, wie bereits Membrankrümmung durch die ursprüngliche Profilform gegeben ist. Diese spezielle Verformung ist typisch für Gleitschirme und kann gut am fliegenden Exemplar beobachtet werden.

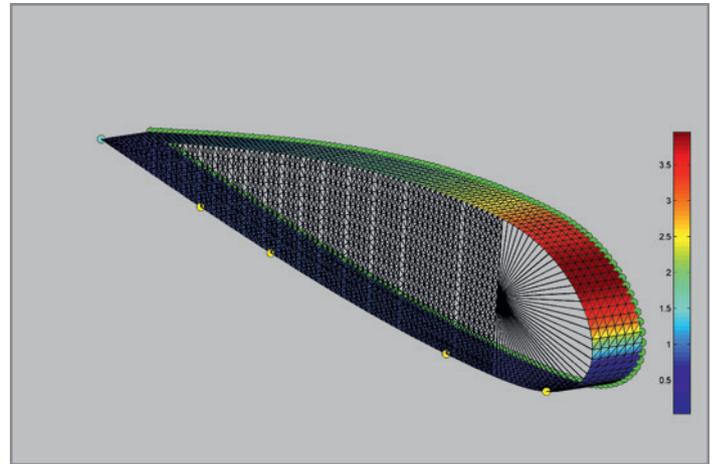
Isolierte Zelle bei Anstellwinkel 8°

Im nächsten Schritt wird die homogene Belastung durch eine aerodynamische Druckverteilung, wie sie bei 8° Anstellwinkel am Profil wirkt, ersetzt. Dies ist in Abbildung 5 als Farbwert dargestellt, die Skala rechts zeigt die Zuordnung von Farbe und lokaler C_p -Differenz. Zur realistischen Simulation wird das Profil an der Unterseite in vertikaler Richtung gefesselt (gelbe Knoten) – sie stehen für die Anbindung der Leinen am Untersegel. Die Hinterkante ist zusätzlich in x-Richtung fixiert (hellblauer Knoten), um das System statisch ausreichend zu lagern. Erste Simulationsversuche zeigten, dass bei dieser Anordnung die weiche Nase unrealistisch stark durch den Auftrieb nach oben gezogen wird. Moderne Designs beinhalten eine Nasen-Versteifung in Form von Mylar-Einlagen oder Stäbchen. Dies wird bei der vorliegenden Modellierung ebenfalls aufgegriffen, indem die bisherige netzartige Struktur im Nasenbereich der Rippe durch radiale Stäbe ersetzt wird (steife Nase).

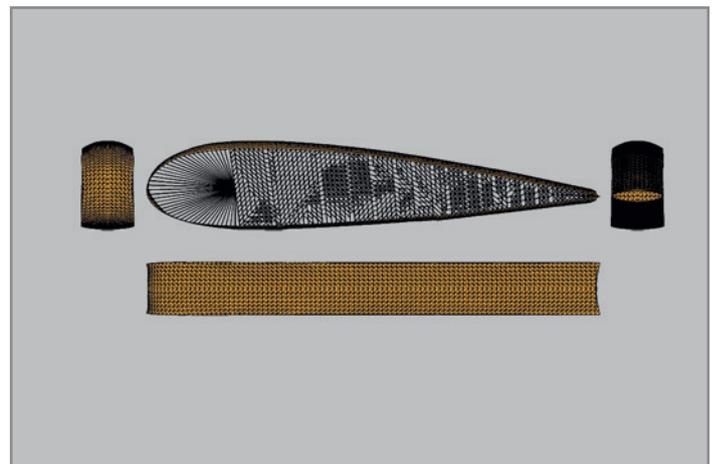
Die beiden folgenden Abbildungen zeigen das Rechenergebnis. Im Vergleich zur aufgepumpten Zelle fällt das Ballooning nun insgesamt geringer und asymmetrisch aus: Die Krümmung der schwach belasteten Unterseite ist deutlich geringer als das Ballooning am Obersegel. Auch nimmt das Ballooning nun zur Hinterkante hin nicht mehr extrem zu, das Verformungsmuster bleibt ab der maximalen Dicke etwa gleich. Der vorderste Nasenbereich zeigt eine moderate Eindellung und das Abflachen im mittleren, oberen Nasenbereich ist auch da.

Zusammenfassung

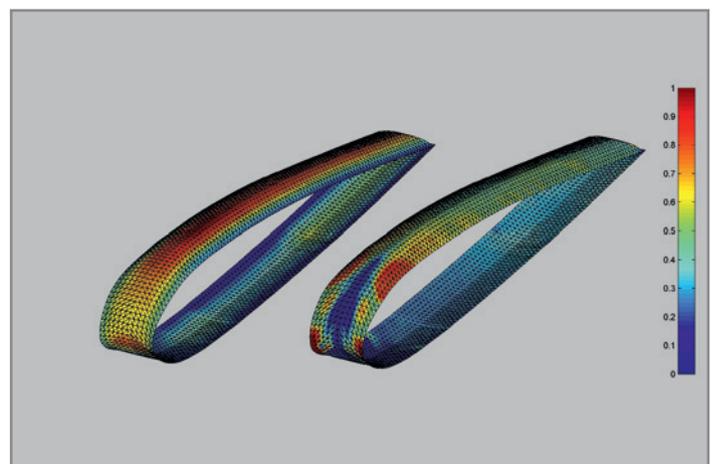
Mit der vorgestellten Methode einer gekoppelten Struktur/Aerodynamik-Rechnung lässt sich die Verformung einer isolierten Gleitschirm-Zelle recht realistisch bestimmen. Man bekommt die bekannten Phänomene des Ballooning – an der Oberseite stärker als an der Unterseite, Eindellen der Nasenspitze und Abflachen der Nasenoberseite. Weitere Analyseschritte, z.B. Untersuchung von Mini-Ribs an der Hinterkante und Optimierung der Segelbahnen hinsichtlich Vermeiden einer Querkontraktion (bekannt als 3D-Shaping) können damit in Angriff genommen werden. ◀



5: Finite-Element-Modell der Zelle mit steifer Nase und Aufhängung



6: Die isolierte, aerodynamische Zelle in Mehrseitenansicht



7: Verformung (links) und Krümmung (rechts)

Himmel über Mexiko

Tolles Wetter, hohe Flugausbeute, Tacos und ein Hauch von Abenteuer

Text und Bilder: Ina Oldendorf

Für drei Jahre hat es meinen Partner Roman und mich beruflich nach Aguascalientes im Herzen Mexikos verschlagen. Unsere Gleitschirmausrüstung sollte in dieser Zeit natürlich keinen Staub ansetzen und kam daher mit ins Gepäck. Unser Hobby sprach sich unter den deutschen Kollegen vor Ort schnell herum und so fanden wir bald heraus, dass auch Christin fliegt. Zu dritt sollte es nun bald in die Luft gehen. Aber wo genau fliegt es in Mexiko?

Freundlicher Empfang

Eine Webseite oder gar Geländedatenbank des mexikanischen Verbandes finden wir nicht. Google verweist uns aber zielstrebig auf Valle de Bravo. Davon haben wir natürlich schon gehört. Aber ist das nicht ein Tummelplatz für die Cracks? Habe ich als Anfänger dort überhaupt etwas verloren? Meine beiden Mitstreiter sind erfahrener und Anschauen schadet bekanntlich nichts. Also auf nach Valle! Der Ort liegt etwa 150 km südwestlich von Mexiko-Stadt idyllisch an einem See. Schnell entdecken wir die ersten Gleitschirme im Anflug auf den Landeplatz direkt am Wasser. Hauptsächlich sind es Tandems, die von La Torre (der Turm) oberhalb der Stadt starten. Wir werden freundlich empfangen und direkt in den Flieger-shop eskortiert. Leider ist gerade niemand abkömmlich, um uns in EL Peñon (der Fels) einzuweisen, dem zweiten Fluggebiet vor Ort, mit geräumigerem Start- und Landeplatz. Wir werden ein paar Meter weiter zur Drachenfliegerschule geschickt, wo uns Altmeister Rudy – er fliegt seit 1978 – unter seine Fittiche nimmt. Es ist September, Regenzeit in Mexiko, also fliegerische Nebensaison, dazu noch ein Wochentag. Wir haben den „Fels“ daher ganz für uns allein, was so gar nicht zu dem passt, was wir bisher gehört hatten. Rudy erklärt uns das Fluggebiet und den großzügigen Landeplatz. Dann startet er mit seinem Drachen, testet die Luftverhältnisse. Alles ruhig, Anfänger-geeignet. Mit Rudy am Funk genießen wir unseren ersten Flug in Valle und anschließend ein Landebier im Sonnenuntergang. Der obligatorische Regen kommt in der Nacht, als Schirme und Drachen bereits wieder sicher verstaut sind.

Startplatz El Peñon



Am Samstagvormittag herrscht am Startplatz reges Treiben: Mexikaner, Kolumbianer, US-Amerikaner, Japaner und andere; Profis und Flugschüler. Also doch nicht nur die Cracks. Es geht gesittet und entspannt zu. Dennoch heißt es aufmerksam sein, um sich beim Starten oder Thermikkreisen nicht in die Quere zu kommen. Nach kurzer Sondierung schicken mich die lokalen Piloten in die Spur: ruhige Luft, perfekt zum Üben. Recht haben sie! Ich genieße den butterweichen Flug und nehme Kurs auf den Landeplatz, den ich noch für mich alleine habe. Bis auf die Jungs aus dem Dorf natürlich, die Schirme schneller und sorgfältiger packen als so mancher Pilot. Während ich bereits die Sonne am Landeplatz genieße, gedulden sich Christin und Roman noch ein wenig, um später in der Thermik aufzudrehen. Nachdem auch die beiden glücklich und zufrieden gelandet sind, machen wir uns wieder auf den Weg. Zum Abschied hat Rudy noch einen Fliegerkontakt in Aguascalientes für uns.

Off the beaten tracks

Wenige Wochen später haben wir diesen Kontakt genutzt und treffen Rafael, einen Gleitschirmpiloten aus „unserer“ Stadt. Außer ihm gibt es hier noch zwei weitere. Auf einen Schlag haben wir also die hiesige Com-

munity verdoppelt. Schnell stellt sich heraus, dass es rund um die Stadt, die selbst schon auf 1.800 Metern liegt, zwar reichlich Berge gibt, diese aber nur bedingt geeignete Startplätze bieten. Rafael erzählt uns, wie er vor Jahren Forstarbeiter befragte und so auf einen schönen Startplatz, versteckt in den Bergen hinter Calvillo – ca. 75 km entfernt – gestoßen ist. Wir verabreden uns für das Wochenende, um dort gemeinsam zu fliegen.

Mittags an besagtem Tag im Oktober sammelt Rafael uns drei und die beiden anderen Piloten mit seinem Pickup ein. Am Ende sind wir mit dem Fahrer und einer Zuschauerin zu acht – fünf Personen im Fahrzeug, drei weitere und die Ausrüstung auf der Landefläche. Wir haben ähnliche Transportpraktiken hier schon öfter gesehen, für die Mexikaner scheint das ganz normal zu sein. Nach etwa 45 Minuten biegen wir von der Straße ab und es geht über staubige Pisten einen Berg hinauf, bis wir an ein Eisentor mitten in der Landschaft kommen. Rafael zaubert den passenden Schlüssel hervor. Er ist mit dem Grundstückseigentümer bekannt und hat von ihm die Erlaubnis bekommen, hier zu fliegen. Schon bald ist kein Weg mehr erkennbar. Darum hat Rafael also darauf bestanden, mit seinem Wagen zu fahren – der hat nämlich Allradantrieb, unserer



Startvorbereitung am Peñon



Landeplatz am Peñon

nicht. Zielsicher geht es durch das Gebüsch, bis sich eine kleine Freifläche vor uns auftut. Der Fahrer zückt eine Machete und macht kurzen Prozess mit ein paar neu gewachsenen Sträuchern. Der Platz ist auch nötig, denn auch im besten Fall passt hier mehr als ein Schirm nicht hin. Nach einer kurzen Geländeeinweisung starten die Mexikaner. Einer von ihnen hat bisher insgesamt erst 15 Flüge absolviert. Die Ausbildung erfolgt hier anscheinend nicht immer so, wie wir es gewohnt sind. Er stößt einen Freudenschrei aus, als es ihn direkt nach dem Start senkrecht hochzieht. Für mich ein Zeichen, >

Allgemeine Informationen



In Mexiko sind die meisten Tage des Jahres fliegbar. Streckenflieger und Liebhaber kräftiger Thermik kommen in der Hauptsaison von November bis April (am allerbesten im Dezember und Januar) auf ihre Kosten. Wer es ruhiger mag, nutzt die Morgenstunden oder die Regensaison. Gerade in der Hauptsaison können die Flugbedingungen schnell sehr anspruchsvoll werden, daher sollte man sich unbedingt von den lokalen Piloten oder Flugschulen einweisen und ggf. zunächst per Funk begleiten lassen. Safety first!

Organisierte Gleitschirmreisen nach Mexiko siehe www.dhv.de unter Travel und Training und Fly with Andy (www.flywithandy.com).

Direktflüge nach Mexiko-Stadt gibt es von Frankfurt aus. Günstiger können Verbindungen mit Umstieg z.B. in Amsterdam sein. Mexiko besitzt ein sehr gut ausgebautes Fernbusnetz. Innerhalb vieler Städte kann man sich gut und sicher mit Uber fortbewegen. Auch selbst zu fahren, ist in der Regel unproblematisch. Überlandstrecken fährt man allerdings aus Sicherheitsgründen nur bei Tageslicht und auf Mautstraßen. Unterkünfte finden sich in jeder Preislage. Auch Airbnb ist eine gute Option. Trinkwasser kauft man in Flaschen, keinesfalls trinkt man das aus der Leitung. Gerade in kleineren Orten kommt man mit Englisch nicht immer weiter. Ein paar Brocken Spanisch erleichtern das Leben enorm. Das Handynetz ist in der Regel gut. Ein Funkgerät mit einstellbaren Frequenzen kann aber gerade bei Außenlandungen sehr nützlich sein.

Valle de Bravo – El Peñon

25 km vom Ortszentrum entfernt, 550 m Höhenunterschied, für Gleitschirm, Drachen und Tandems. Hotspot für Fortgeschrittene, Profis und XC-Piloten. Je nach Bedingungen auch für Anfänger geeignet. Die Anfahrt ist den Flugschulbussen, mit einem Taxi (Fahrpreis vorher aushandeln) oder dem eigenen Fahrzeug möglich. Am Wochenende warten am Abzweig von der Hauptstraße mehrere Fahrer, die die Fahrzeuge gegen kleines Entgelt zum Landeplatz bringen.

SP: 19°03'41.8"N 100°05'27.6"W

LP: 19°02'34.2"N 100°06'15.8"W

Rudy Gotés (Englisch, Spanisch) rudy@vuelolibre.mx / www.vuelolibre.mx (Drachenfliegerschule)

Paragliding School Flumen www.paraglidingmexico.com

Lokaler Club: www.clubpenon.org (Geländeinformation, Startgebühr, etc.)

Colima – La Cumbre

10 km vom Fliegertreff Hotel Costeño (z.T. recht rustikal) entfernt, ca. 400 m Höhenunterschied. Für Gleitschirm, Drachen und Tandems, Fortgeschrittene, Profis und XC-Piloten. Anfängern empfiehlt der lokale Club, nur unter Betreuung zu fliegen, u.a. da die Flughafenzone beachtet werden muss. Anfahrt am besten mit den lokalen Piloten verabreden.

SP: 19°10'52.7"N 103°41'31.2"W

LP: 19°09'51.8"N 103°42'04.0"W

Jonathan Pinsonnault (Französisch, Englisch, Spanisch) info@condoraventures.com

Lokaler Club: www.parapentecolima.com (u.a. Geländeinformation)

Tapalpa – Gravedad Cero

15 km vom Ort Tapalpa bzw. 60 km von Ciudad Guzman entfernt. Für Gleitschirm, Drachen und Tandems geeignet, Höhenunterschied 800 m. Anfahrt am besten mit dem Mietwagen. Am Startplatz findet sich i.d.R. ein Fahrer, der den Wagen zum Landeplatz bringt.

SP: 19°56'31.9"N 103°39'14.4"W

LP: 19°56'58.5"N 103°36'41.9"W

Lokaler Club:

www.lospapalotes.mx (Gebühr wird direkt am Startplatz gezahlt)

El Rincón

Der Startplatz mit einem Höhenunterschied von ca. 550 m liegt 5 km vom gleichnamigen Ort bzw. 10 km vom Zapotiltic entfernt. Geeignet für Gleitschirme (Einzel & Tandem). Früher sind hier auch Drachen gestartet, allerdings ist die Drachenrampe derzeit in keinem benutzbaren Zustand. Zum Startplatz gelangt man am besten in einem Fahrzeug mit Allradantrieb. Fahrten lassen sich i.d.R. mit lokalen Piloten organisieren.

SP: 19°41'28.1"N 103°23'32.9"W

LP: 19°40'28.1"N 103°23'13.9"W und 19°38'43.7"N 103°24'35.7"W

Wer in Tapalpa oder El Rincón fliegen möchte, kann sich an Adolfo Toledo wenden (Englisch, Spanisch; atoledom20@gmail.com). Ciudad Guzman bietet sich als Ausgangsbasis für beide Startplätze an. Adolfo empfiehlt als Unterkunft das Fuerte Real (www.hotelfuertereal.com) oder Hotel Hacienda (www.hotelhacienda.mx).

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



APPARTEMENT

für 2-6 Personen
am Landeplatz von
Monaco zu vermieten

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

noch etwas zu warten. Als ich schließlich starte, werde ich mit deutlich ruhigerer Luft belohnt. Nun sind sechs Schirme, d.h. die gesamte Gleitschirm-Community von Aguascalientes in der Luft. Ich lande anschließend sanft auf der vereinbarten Weide und klettere über den niedrigen Stacheldrahtzaun zum Treffpunkt am Wegesrand. Der Pickup wartet bereits mit fröhlichen Gesichtern und kalten Getränken – einer der Mexikaner ist schlauerweise direkt an einem landestypischen Mini-Laden gelandet.

Nordwind & Mariachi

Inzwischen wissen wir, dass man Fluggebiete und Vereine am besten auf Facebook findet. Dazu gibt man einfach Parapente (Gleitschirm) und einen Ort oder Bundesstaat ein. Auf diese Weise werden wir auch auf die Parapente Copa del Mundo am Startplatz El Rincón (die Ecke) bei Zapotiltic aufmerksam. Ein Wettbewerb – das müssen wir uns natürlich ansehen! Es ist ein langes Wochenende und der Austragungsort im Bundesstaat Jalisco nur knappe fünf Autostunden von Aguascalientes entfernt. Also gar nicht so weit weg, denn in Mexiko zählt alles, was man innerhalb von drei Stunden erreichen kann, noch als „in der Nähe“. An einem Samstagmorgen im Dezember treffen wir also in Zapotiltic ein. Aber wohin jetzt? Als wir auf gut Glück Richtung Bergkette fahren, entdecken wir am Straßenrand die ersten Piloten. Fünf Minuten später sitzen zwei davon in unserem Auto und zeigen uns den Weg. Da es seit zwei Monaten nicht mehr geregnet hat – wir haben nun Trockenzeit – gleichen einige Streckenabschnitte einem Sandkasten. Irgendwann kommen wir nicht mehr weiter. Kurzerhand setzt sich ein Mexikaner hinters Steuer und nun geht es rückwärts weiter hinauf. Am großzügigen Startplatz tummeln sich Piloten aus aller Herren Länder und etliche Schaulustige. Da der



Wind noch nicht passt, nutzen wir die Zeit, sprechen einen der lokalen Piloten an und lassen uns das Gelände erklären. Zum Landen ist ein hinter dem Dorf gelegener Parkplatz vereinbart, den man nur mit Startplatzüberhöhung erreicht, erzählt uns Adolfo. Ein einfacher Abgleiter ist derzeit nur bedingt machbar, da am Fuße des Berges gerade Zuckerrohr geerntet wird. Leider bleibt der Wind ungnädig. Im Pilotenbriefing wird daraufhin der letzte Task abgesagt und der Wettbewerb damit beendet. Anschließend wird fröhlich auf eine Piñata – ein mit Süßigkeiten gefülltes Behältnis aus Pappmaché – eingedroschen. Das ist in der Vorweihnachtszeit ein Spaß für Groß und Klein. Meist zerbricht dabei nicht nur die an einem Seil hängende Piñata, sondern auch der Besenstiel, der als Schlagwerkzeug dient. Am Abend findet auf dem zentralen Platz in Zapotiltic die große Abschlussfeier mit Siegerehrung statt. Der Bürgermeister spricht, Mariachi spielen traditionelle Musik, der Platz ist voller Menschen. Familien fragen die Piloten nach gemeinsamen Fotos. Der Ort hat ordentlich aufgeföhren und wir sind mittendrin statt nur dabei.

Am nächsten Tag fahren wir ins knapp 80

km nördlich gelegene Tapalpa. Auch Adolfo treffen wir hier wieder. Als wir mittags am Startplatz ankommen, ist einiges los, denn sonntags ist Tandem-Tag. Die Aussicht über die Lagune von Sayula ist genial, aber auch ein Blick auf den Startplatz lohnt sich. Es gibt ein halboffenes Gebäude mit gemütlichen Sitzgelegenheiten und einer Bar. Ordentliche Toiletten sind ebenfalls vorhanden. Der Eigentümer des Grundstücks, selbst Pilot, hält hier alles in Schuss. Nachdem sich der Trubel gelegt hat, wollen auch wir starten. Der Eigentümer ruft zur Bar hinüber: „Die beiden Chicas möchten die Startgebühr bezahlen.“ Der Señor an der Bar ruft zurück: „Mit wem wollen sie denn fliegen? Die Tandems sind doch alle schon weg.“ Dass wir selbst fliegen, hatte er uns wohl nicht zugehört. Wir zahlen und starten kurz darauf. Der Nordwindeinschlag macht die Luft recht ruckelig, der Flug ist daher ein wenig anspruchsvoller. Nachdem alle sicher gelandet sind, bucht uns einer der Mexikaner telefonisch noch schnell ein Zimmer im Hotel Costeño, dem Fliegertreff im 135 km entfernten Colima. Und schon sind wir auf dem Weg in Richtung Pazifik zu unserem nächsten Ziel. Mit den Piloten aus Colima haben wir uns >

Anzeigen

An advertisement for Silent Wings Africa. The top half features a collage of images: a giraffe, an elephant, and several paragliders in flight against a blue sky. The text "Erlebnis Südafrika" is written in a white, stylized font across the middle. Below this, a red banner contains the text "Der Geheimtipp!". At the bottom, the website "www.silentwings.at" is displayed in a large, bold, red font. Below the website, the email address "silentwings@mail.de" and two phone numbers are listed: "+43 681 818 569 40 (AUT) / tel.: +27 82 74 88 637 (RSA)".

An advertisement for Cabo de Gata -Andalusien. The background is a scenic view of a coastline with a large yellow stick figure logo on the left. The text "Cabo de Gata -Andalusien" is at the top in a white, sans-serif font. Below it, "Cortijo El Campillo" and "CaboActivo" are written in smaller white text. The phrase "Flugferien mit Stil" is written in a white, cursive font. At the bottom, the website "Elcampillo.info" and "CaboActivo.com" are listed, along with the phone number "Tel. 34 950 525779".

bereits per WhatsApp (ein unverzichtbares Kommunikationsmittel in Mexiko!) für den nächsten Morgen verabredet. Vor dem Hotel sammelt uns ein vollbesetzter Pickup ein. Zwei Autos seien doch unnötig, sagt man uns. Wenige Minuten später landen wir dann in einer Polizeikontrolle. Was die Beamten wohl zu den zehn Personen und dem Berg an Ausrüstung sagen werden? Aber es geht anscheinend nur darum, ob unser Fahrer ei-

nutze ich aber, um unserem Fahrer Restaurant-Tipps fürs Abendessen zu entlocken, denn er ist hauptberuflich Sushi-Koch.

Bereits im Januar sind wir wieder in Colima. Christin und ich haben uns einer deutsch-schweizerischen Reisegruppe von Fly with Andy angeschlossen. Eine super Gelegenheit, um mit fachkundiger Unterstützung am Funk meine Thermikkreise zu optimieren. Nun kann ich auch aus eigener

ben. Chaos herrscht keins; der ein oder andere Kamikaze ist aber doch dabei. Die Starts müssen nun zügiger ablaufen. Wer es ruhiger möchte, muss entweder zeitig vor dem Pulk starten, dann allerdings mit der Möglichkeit, dass außer einem Abgleiter noch nicht viel drin ist. Oder nach der Masse, wenn die Thermik schon sehr anspruchsvoll sein kann. Ich entscheide mich, diesen Flugtag am Peñon zu eröffnen. Ich habe Glück, erwische die ersten sanften Thermikschlänche, genieße die Aussicht und den höchsten und längsten Flug meiner noch jungen Flugkarriere. Während ich am Landeplatz auf den Rest der Truppe warte, füttere ich frisch zubereitete Tacos (ein Muss am Peñon) und halte ein Schwätzchen mit einem Piloten aus Guatemala. Einige meiner Kollegen sind erfolgreich auf Strecke gegangen. Einer schafft es sogar bis zum See. Zwar verpasst er die Tacos, spart sich aber die 45 Minuten Rückfahrt bis in den Ort.

WhatsApp ist unverzichtbar, denn die Community hat immer Tipps und Kontakte parat.

nen gültigen Führerschein besitzt. Den hat er natürlich und wir können unseren Weg zum Startplatz La Cumbre (der Gipfel) kurz darauf fortsetzen. Der mit Kunstrasen ausgelegte Platz ist großzügig und gepflegt. Ein paar Drachenflieger sind bereits da und bauen auf. Es ist recht bewölkt. Ungewöhnlich für die Region, sagt uns der kanadische Fluglehrer Jonathan. Er verbringt seit 2013 die Winter in Colima, weil sich hier auch für seine Flugschüler optimale Bedingungen bieten. Über 90% fliegbare Tage pro Jahr sind schon eine Ansage!

Zudem ist La Cumbre deutlich weniger frequentiert und damit selbst in der Hauptsaison sehr viel ruhiger als Valle de Bravo. Bei der aktuellen Wetterlage wird es heute leider nichts werden mit dem Meerblick, den man bei entsprechender Startplatzüberhöhung hat. Der Wind regt und legt sich immer wieder, die startbaren Zeitfenster sind kurz. Jonathan, Christin und die anderen starten nach und nach. Ich verzichte. Die Kombination aus Wetterlage und dem mir nicht vertrauten Fluggebiet übersteigt meine Flugerfahrung. Die Autofahrt nach unten

Erfahrung bestätigen, dass Fliegen in Colima einfach Spaß macht. Der Landeplatz ist großzügig und für die Abholung verkehrsgünstig gelegen. Den Großteil der Truppe sehe ich aber erst am Hotel wieder, da sie ein gutes Stück weiter in Richtung Stadt geflogen sind. Geplante Außenlandungen sind in Mexiko auch ohne besondere Lizenz gestattet. Den Tag lassen wir im tropischen Flair von Colima bei Margaritas, Aguachile, einem scharfen Gericht mit Shrimps, Gurke, Zwiebeln und Zitronensaft, und anderen Köstlichkeiten ausklingen.

Bald darauf stehen wir erneut am Peñon, um auch hier mit unseren Reisekameraden, die Valle noch nicht kennen, Flugstunden zu sammeln. Im Vergleich zum September ist es nun voll. Sehr, sehr voll. Rudy hatte uns im Herbst bereits vorgewarnt, dass im Winter u.a. Scharen von Norwegern nach Valle pilgern. In den Tagen zuvor fanden zudem das XC Sky Race und die Monarca Open statt und etliche Teilnehmer sind immer noch vor Ort. Im Februar wird es zum Classic Race der Drachen noch einmal Andrang ge-

Fazit

Fliegen in Mexiko macht Spaß und ist eine sehr gesellige Angelegenheit. In der Flieger-Community kennt und hilft man sich und hat immer Tipps und Kontakte parat. An geeigneten Spots mangelt es ebenfalls nicht. Aller Klischees zum Trotz, ist ein Abstecher nach Valle meiner Meinung nach kein Fehler. Es gibt aber noch viel mehr zu entdecken. Yelapa am Pazifik wurde uns empfohlen und einen Fliegerkontakt in Puebla haben wir auch bereits. Außerdem scheint Veracruz, mit Fortín de las Flores im Landesinneren und Soaring-Geländen an der Atlantikküste, ein lohnendes Ziel zu sein. Der mexikanische Himmel wird uns wohl so schnell nicht los.

Wer Fragen hat, darf sich gern bei mir melden (ina_oldendorf@yahoo.de). ☞

Fliegen in Mexiko

Gleitschirm-/Drachenfliegen außerhalb von Europa ist anspruchsvoll. Die Hinweise unter „Allgemeine Informationen“ sind ernst zu nehmen. Insgesamt ist die Gesundheitsversorgung gerade in ländlichen Gebieten Mexikos häufig nicht mit in Deutschland herrschenden technischen und hygienischen Standards vergleichbar. Vor Reiseantritt sollte unbedingt eine Auslandsreise-Krankenversicherung abgeschlossen werden, die auch einen Rücktransport (z.B. ADAC Plus-Mitgliedschaft) im Notfall mit einschließt. Die Kosten für eine medizinische Behandlung (prinzipiell auch bei Notfällen!) sowie für Medikamente müssen insbesondere im privaten Sektor in der Regel vor Ort sofort in bar (auch Kreditkartenzahlung ist ggf. möglich) beglichen werden. Infos zur Sicherheitslage, medizinische Hinweise etc. unter www.auswaertiges-amt.de unter Reise und Sicherheit.



Ausblick vom Startplatz El Rincón

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

Deltaclub Bavaria Ruhpolding

Neue Regelungen am Unternberg in Ruhpolding für Gast- und gewerbliche Tandempiloten

Der Deltaclub Bavaria Ruhpolding als Geländehalter hat für die Flugfläche am Unternberg und Rauschberg in Ruhpolding mit den Bergbahnen neue Regelungen getroffen und bittet alle Flieger um Beachtung. Vom Bahnpersonal wird für Drachen/Gleitschirmflieger grundsätzlich eine Gastmitgliedschaft erhoben. Die Tagesmitgliedschaft beträgt ab sofort 3 Euro, Clubmitglieder mit Ausweis zahlen nichts. Für 5er, 10er oder 20er Punktekarten sind pauschal 10, 20 oder 40 Euro als Gastmitgliedschaft an der Bahnkasse zu bezahlen. Für jede Bahnkarte, egal ob Einzel- oder Punktekarte wird nur eine DCBR-Gastkarte ausgegeben. Diese Gastkarte ist nur für diesen Tag gültig. Bei Punktekarten gilt für die folgenden Tage diese Punktekarte als Nachweis für die bezahlte Gastmitgliedschaft. Die Punktekarte und die damit verbundene DCBR-Gastmitgliedschaft ist maximal ein Jahr ab Ausstellungsdatum gültig (siehe Datum auf der Karte). Das Verfallsdatum für Punktekarten an der Unternbergbahn beträgt 2 Jahre ab Ausstellungsdatum. Für die Gastmitgliedschaft gilt wie oben beschrieben eine max. Gültigkeit von 1 Jahr. Für Piloten, die zu Fuß die Startplätze erreichen, wird gerade eine Regelung entwickelt. Der DCB Ruhpolding freut sich, wenn ehrliche Flieger die Bezahlung vornehmen. Mit den Einnahmen ist gewährleistet, dass die Start- und Landeplätze auch in Zukunft gepflegt werden und in einwandfreiem Zustand sind. Aus Sicherheitsgründen ist das gewerbliche Tandemfliegen nur noch für zugelassene Tandempiloten erlaubt. Diese Ausnahme genehmigung erteilt der DCB Ruhpolding.

Pele Faßbender
www.dcb-ruhpoling.de



Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger

Clubmeisterschaft 2018

Bei Kaffee und Frühstück trafen sich die Ammergauer Flieger zum Briefing für die Flugaufgabe der Clubmeisterschaft. Von der längsten Flugzeit bis zur Landung in einem Kreis tüftelten Sportwart Xari Härterich und Max Flossmann noch so einiges aus, um extra Wertungspunkte zu sammeln. Clubmeister bei den Drachen wurde Paul Raggl, der für den Sieg nur einen Flug mit fünf Stunden Flugzeit benötigte und auch die Landung im Kreis meisterte er ohne Probleme. Den zweiten Platz belegte Franz Forster vor Gigli Moosrainer. Bei den Gleitschirmfliegern siegte mit vier Starts Gerhard Bichel vor Thomas Borgmann und Conny Eylert. Allen Organisatoren und Helfern ein vergelt's Gott für diese gelungene Veranstaltung.

Werner Sterl
www.ammergauer-flieger.de

Anzeigen

Performance und Sicherheit

-  für Unternehmer
-  für Selbständige (GS-Piloten)



mit dem
Kombi-Training
garantiert
sicherer und besser!

www.oben-bleiben.de

SKYTRAXX



www.skytraxx.eu



Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Fliegerfest in Lasserg

Im August fand das alljährliche Fliegerfest im beschaulichen Moselörtchen Lasserg statt. Organisiert von den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein Mosel Lahn (RML) und dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge (DGC), ist das Fliegerfest am letzten Augustwochenende ein fixer Termin bei vielen Gleitschirmpiloten aus dem Umland. Fünf Aussteller präsentierten eine breite Palette an neuen Schirmen und Fliegerzubehör, das vor Ort ausgiebig getestet werden konnte. Nachdem der starke Wind am Samstag noch einen Strich durch sämtliche Flugpläne machte, zeigte sich der Sonntag fliegerisch von seiner besten Seite. Sowohl vom Naturstart am Küppchen als auch von den beiden Winden aus konnte man sich bei guten thermischen Bedingungen bis an die Wolkenbasis emporschrauben. Viele Besucher nutzten die Gelegenheit, bei einem Tandemflug das unbeschreibliche Gefühl des Fliegens zu erfahren. Über 100 Piloten kamen der Einladung der beiden Vereine nach und die vielen Zuschauer erfreuten sich an den bunten Farbtupfern am Himmel.

Neue Sitzgelegenheiten am Küppchen

Im Juli wurde bei einem Arbeitseinsatz der Rhein-Mosel-Lahner am Startplatz Küppchen in Lasserg die ins Alter gekommene Sitzgruppe ersetzt und der Startplatz für das bevorstehende Fliegerfest vorbereitet. Rund 10 Piloten trafen sich am frühen Morgen, um mit Freischneidern der Verbuchung des Hanges Einhalt zu gebieten und die neue Sitzgruppe aufzustellen. Diese wurde von unserem Vereinsmitglied und Schreiner Steffan Zils eigens aus einem Baumstamm gefertigt. Nach vier Stunden Arbeitseinsatz wurde die Sitzgruppe schließlich von unseren Helfern eingeweiht und von der Ortsvorsteherin Frau Brücher begutachtet. Der Traum-Aussichtspunkt Küppchen ist auch bei Wanderern des Moselsteigs ein gerne genutzter Rastplatz.

Uwe Lochmann
www.thermik4u.de



Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein

Fliegender Holländer im Harz

Dass Holländer in den Ferien den Harz stürmen, ist sicher nichts Besonderes, aber dass sich ein Querschnittgelähmter ausgerechnet für einen Gleitschirmflug am Rammelsberg in Goslar anmeldet, schon. Unsere Tandempiloten haben in den vergangenen Jahren vielen Nichtfliegern die Schönheiten unseres Hobbys und der Harzer Landschaft nähergebracht, aber nun gab es mal eine ganz andere Herausforderung. Walther Van Dijk wünschte sich in seinem Urlaub einen Gleitschirmflug. Unserer Vereinsvorsitzender Berthold Combrink hatte von Anfang an wenig Bedenken, da er schon öfter Passagiere „an Bord“ hatte, die nicht gut zu Fuß waren. „Nur das Wetter hätte die Aktion verhindern können“, sagte er, denn der Harz hat leider nur einen Flugberg in Goslar und für diesen braucht man unbedingt Nordwestwind. Doch der Wettergott meinte es gut mit den Rammelsberger Fliegern in den letzten Tagen und Wochen und so wurde der Flug an einem sonnigen Julitag vorbereitet. Geplant waren zwei kräftige Flieger, die den Passagier in seinem Gurtzeug beim Startlauf tragen und beschleunigen sollten. Dies wurde erstmal kurz ohne Schirm trainiert und für praktikabel befunden. Bei der Landung sah Berthold Combrink keine Probleme: „Wir werden einfach gar nicht laufen, sondern sanft auf unseren Protektoren landen.“ Nur seine Beine sollte der Passagier selbst mit einem kleinen Seil nach oben ziehen. Nach einem Bilderbuchstart konnte der fliegende Holländer Walther Van Dijk 45 Minuten den Harz erstmals aus einer anderen Perspektive betrachten. Zurück zu Hause schrieb er: „Hallo Berthold, wir sind wieder gut gelandet. Ein Leichtes nach unserem gemeinsamen Flug! Es hat Spaß gemacht und die Glückshormone flattern noch im Körper herum... Nochmals herzlichen Dank für den tollen Start und die relativ weiche Landung. Die Zeit dazwischen ist unvergesslich. Start und Landung natürlich auch! Und wer weiß schon, vielleicht auch auf ein Wiedersehen!“ Dem ist wohl nichts hinzuzufügen.

Frank Lange
www.hdg.v.de



1. Parafly-Club-Schwaben e.V.

30-jähriges Jubiläum

Strahlender Sonnenschein empfing die etwa 100 Besucher am Bläsiberg bei Wiesensteig. Beim Oldtimerfliegen startete das Team der Flugschule Göppingen (die mit einem Tag der offenen Tür und einem Schnupperkurs mitfeierte) mit nicht nur in der Farbgebung abenteuerlich aussehenden Schirmen aus den Achtzigern und frühen Neunzigern, die teilweise eher nach unten als nach vorn flogen. Das ein oder andere PCS-Mitglied griff dann noch zum eigenen Schirm, stapfte den unter Flugschülern als "Schweißrinne" bekannten Weg den Berg hoch, um den Nachmittag mit einem Abgleiter zu beschließen, während unten schon die Grills angeworfen wurden. Weiter gings in der Hütte: Nach einer Schweigeminute für unser verstorbene Mitglied Thomas Lang warf Dr. Klaus Irschik von der Flugschule Göppingen den Beamer an. Sein kurzweiliger Vortrag über "Fliegen von damals bis heute" sorgte nicht nur wegen der abenteuerlichen Ausrüstung und Bedingungen für den einen oder anderen Lacher. Auch das Aussehen der Piloten im Wandel der Zeit (Oberlippenbart!) sorgte für Erheiterung. Am Lagerfeuer ließ der harte Kern das Fest erst in den frühen Morgenstunden ausklingen.

Oilly

Clubmeisterschaft und Festival 2018

Etwa 40 Vereinsmitglieder trafen sich am Hahnenkamm in Reutte unter dem Motto „auch dieses Jahr wird es wieder hart und unfair“. Gestartet wurde Freitag abends mit Groundhandling im starken Talwind und gemütlichem Zusammensitzen in der Hirschbachalm. Samstagfrüh ging es nach der Devise „Safety first“ mit einer ausführlichen Einweisung in die Besonderheiten des Fluggebiets durch die Tiroler Mitglieder des Gleitschirmclub Hahnenkamm (www.flyhahnenkamm.info/verein/) los. Für die Meisterschaft wurden neben dem fliegerischen Können auch Aufgaben und Fragestellungen rund um das Gleitschirmfliegen gewertet. Die Besonderheit in diesem Jahr war in Anlehnung an das 30-jährige Bestehen des 1. PCS ein selbst definierter Triathlon. Dabei mussten die Teilnehmer einen historischen Firebird auf der Wiese aufziehen und damit eine Wegstrecke zurücklegen. Die körperliche Fitness wurde auf einer Laufstrecke unter Beweis gestellt und die für die Landung benötigte Konzentration in Form eines Dartspiels. Clubmeister wurde Roland Klafki, dicht gefolgt von Gerald Kulak und Dennis Klopfer. Alle Teilnehmer wurden durch die großzügige Unterstützung von Sponsoren mit tollen Preisen belohnt, wir bedanken uns bei Advance, Naviter, Nova, Swing und UP. Ein besonderes Dankeschön an Tobias von der Flugschule Chiemsee und Markus von Independence/Skyman für die Tester. Ein Verein kann nur durch die vielen fleißigen Helfer und Helferinnen bestehen. Daher auch hier ein herzliches Dankeschön für die super Vorbereitung durch den Vorstand und an die vielen engagierten ehrenamtlichen Hände, durch deren Einsatz die Clubmeisterschaft 2018 ein gelungenes und schönes Fest wurde.

Simone Müßle
www.1pcs.de



Fun Gliders Westerwald

Kinderflugtage in Malberg/Westerwald

Im August wurden über dem Schleppland der Fun Gliders Westerwald Kinderträume wahr. Gemeinsam mit dem Krebs- und Sozialprojekt Lächelwerk und dem Piloten-Projekt „der kleine Co-Pilot“ organisierten die Fun Gliders die Kinderflugtage in Malberg. Kinder bekamen hier die Gelegenheit, einen Tandemflug gegen eine Spende im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ihrer Eltern zu erleben. Mit freundlicher Unterstützung der Gemeinden Malberg und Luckenbach durfte an diesem Tag über 1.000 m Schlepplänge genutzt werden. Dank hervorragender Teamwork und dem unermüdlichen Einsatz vieler helfender Hände genossen 30 Kinder an den beiden Tagen das Erlebnis, frei wie ein Vogel über die Landschaft zu fliegen. Der Lohn: strahlende Gesichter bei Eltern und Kindern. Insgesamt kamen 970 € an Spenden für das Krebs- und Sozialprojekt Lächelwerk zusammen. Mehr Infos und Bilder zu den Kinderflugtagen: <https://goeldiontour.com/kinderflugtage>

Volkmar Göldner
www.fun-gliders-westerwald.de



Delta- und Gleitschirmclub Neidlingen

Gelungener Vereinsausflug in die Wildschönau

Mehr als 30 Mitglieder des DGCW trafen sich im Mai in den Kitzbühler Alpen. Die Ausfahrt war bestens organisiert von Eberhard Raichle, der sogar für deutlich besseres Wetter als vorhergesagt, gesorgt hatte. So wurden bereits am Anreisetag erste Flüge in Kössen gemacht. Die nächsten Tage flogen wir entweder an der Hohen Salve oder am Markbachjoch. Trotz deutlicher Gewitterneigung verbrachten wir meist einige Stunden in der Luft und auch kleinere Streckenflüge waren drin. Die angesteuerten Fluggebiete, besonders das Markbachjoch, gelten als anfängertauglich, so dass auch unsere Flugneulinge auf ihre Kosten kamen. Die mitgereisten Nichtflieger trafen sich zu E-Biketouren, und die gemeinsamen Abendessen rundeten - im wahrsten Wortsinne - die erlebnisreichen Flugtage ab. So gab es am Ende des gelungenen Vereinsausfluges nur zufriedene Gesichter und ein dickes Dankeschön an den Organisator.

Jürgen Decker
www.dgcw.de

Anzeigen

> Paragliding in Ölüdeniz
> Bergsteigen am Ararat

ararat-paragliding.de • Mobil 0163-3392510

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



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



© ICARO

DHV-XC

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2018

Traumsommer mit neuem Einreichungsrekord.
Von 4.500 teilnehmenden Piloten wurden über 121.400 Flüge im DHV-XC eingereicht.

Text: Richard Brandl

DANK DEN SPONSOREN



Am 15. September war die laufende Saison der Deutschen Streckenflugmeisterschaft beendet. Und da wir den DHV-XC ohne Unterbrechung laufen lassen, hat die neue DHV-XC-Saison 2019 am 16. September auch schon wieder begonnen. Nachfolgend eine Zusammenfassung unserer Wertungen und alle Ergebnislisten mit den Plätzen 1-10. Wer genauere Details sucht, der findet sie im DHV-XC: www.dhv-xc.de – einfach die Saison 2018 auswählen. Der neue Einreichungsrekord von über 121.000 Flügen geht natürlich auf das Konto des diesjährigen nicht enden wollenden Traumsommers. Im deutschen Flachland waren über extrem trockenen Böden Flugbedingungen anzutreffen, wie man sie sonst nur von Brasilien oder Südfrankreich kennt. Leider ermöglichen solche Flugbedingungen nicht nur weite Flüge, sondern bringen auch äußerst anspruchsvolle Bedingungen wie zum Beispiel bodennahe und oft nicht einzuschätzende Turbulenzen mit sich.

Wir als Veranstalter des DHV-XC sind natürlich sehr zufrieden mit den vielen eingereichten Flügen. Genauso freuen wir uns über die vielen Zugriffe auf die DHV-XC-Seiten, die zeigen, dass sehr viele Piloten unsere Plattform dafür nutzen, die Flüge anderer Piloten mitzuerfolgen und eigene Strecken zu planen.

Vorab ein bisschen Statistik (Stand 01.10.2018)

In der Saison 2018 (vom 16. September 2017 bis zum 15. September 2018) haben 4.505 Piloten 121.414 Flüge eingereicht. Die Teilnehmerzahl ist damit gegenüber 2017 leicht zurückgegangen und die Anzahl der Flugeinreichungen um ca. 10% gestiegen. Zu den 24 Wertungen mit 10 Deutschen Meistertiteln werden derzeit 61 Regional- und Vereinswertungen mit teilweise eigenen Aufgabenfaktoren im DHV-XC veranstaltet. Dies ist für die Mitgliedsvereine des DHV natürlich kostenlos.

Wie schon erwähnt, geht es nicht nur um das Hochladen von Flügen für die verschiedenen Wertungen und die Möglichkeit, die Flüge seiner „Konkurrenten“ zu analysieren. Genauso wichtig ist die Möglichkeit, Flüge mitzuerleben, sich Fotos anzuschauen oder Kommentare zu veröffentlichen, auch wenn man gerade im verschneiten Deutschland

sitzt und einem Kumpel in Brasilien zu seinem tollen Flug gratulieren will. Das spiegelt sich auch in den Zugriffszahlen auf den DHV-XC wieder. In der Saison 2018, im Zeitraum vom 16.09.17 bis zum 15.09.18, gab es 5.075.878 Seitenaufrufe (bei über 1 Mio. Besuchen der DHV-XC-Seite).

Wie immer ist die Anzahl der weiteren Streckenflüge sehr interessant: Bei den Gleitschirmen gingen 1.769 Flüge über 100 km und 177 über 200 km Strecke, 7 über 300 km und 2 über 400 km. Bei den Drachen waren es 714 Flüge über 100 km und 140 über 200 km, 8 über 300 und einer über 400 km.

Die punktstärksten Flüge in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft waren bei den Gleitschirmen ein FAI-Dreieck von der Grente von Johannes Baumgarten mit 283,7 km und 567,46 Punkten und mit 563,74 Punkten nur etwas weniger eine Freie Strecke über 375,8 km von Andreas Lieder vom Alten Lager aus. Bei den Drachen eine Freie Strecke vom Alten Lager von Robert Bernat mit 398 km und 596,95 Punkten.

Die nach Punkten besten überhaupt im DHV-XC eingereichten Flüge waren bei den Gleitschirmen eine Freie Strecke in Quixada/Brasilien von Markus Eder mit 416,9 km und bei den Drachen eine Freie Strecke gestartet in Tacima/Brasilien von Corinna Schwiengershausen mit 412,7 km. Corinna holte sich im November 2017 mit ihrem Flug in Brasilien über 407,20 Wertungskilometer auch die Deutschen Rekorde für HG FAI 1 und HG Frauen in den Kategorien Freie Strecke und Freie Strecke mit bis zu 3 Wendepunkten.

Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Es werden in der Saison 2018 insgesamt in 10 verschiedenen Klassen Deutsche Meistertitel für Gleitschirme und Drachen vergeben.

Johannes Baumgarten aus Rosenheim gewinnt bei den Gleitschirmen die Gesamtwertung und holt sich unter 3.074 Teilnehmern den Titel Deutscher Meister GS-Gesamt. Oliver Teubert aus Buchbach siegt in der Standardklasse (2.360 Teilnehmer) und Werner Schütz aus Rohrdorf in der Sportklasse (855 Teilnehmer). Brigitte Kurbel aus Feuchtwangen sichert sich den Titel in der Damenwertung (242 Teilnehmerinnen) und Stefan Laut aus Eichenau in der Tandemwertung (226

Teilnehmer). In der Deutschen Flachlandmeisterschaft (1.966 Teilnehmer) setzt sich Andreas Lieder aus Münster an die Spitze.

Bei den Drachenfliegern wird Roland Wöhrle aus Gutach Deutscher Meister 2018 im Streckenfliegen in der Flexiblen Klasse (228 Teilnehmer). Reinhard Pöppel aus Dietfurt siegt bei den Starrflüglern (145 Teilnehmer). Bei den Damen (17 Teilnehmerinnen) sichert sich Corinna Schwiengershausen aus Bremen den Sieg und der Meistertitel in der Deutschen Flachlandmeisterschaft (247 Teilnehmer) geht an Roland Wöhrle aus Gutach, der sich damit zwei Meistertitel holt.

Wir gratulieren allen Deutschen Meistern zu ihrem Erfolg.

Es gibt neben den Wertungen mit Meistertiteln noch weitere ohne offiziellen Titel. Die Juniorwertung der Gleitschirme gewinnt bei 142 Teilnehmern Johannes Baumgarten, der schon den Deutschen Meistertitel in der GS-Gesamtwertung holte, bei den Drachen unter 11 Teilnehmern Markus Baisch. In der Juniorwertung können Piloten mitfliegen, die bis zum Ende des Wettbewerbes maximal 28 Jahre alt sind. In der Newcomerwertung finden sich die Piloten, die zum ersten Mal an einem Online-XC-Wettbewerb teilnehmen. Es siegt bei den Gleitschirmen (238 Teilnehmer) Artem Kalinin, bei den Drachen (12 Teilnehmer) Martin Baronner.

Die Gleitschirm-Performanceklasse (371 Teilnehmer), die als Meisterschaft in der Gesamtklasse aufgegangen ist, gewinnt Johannes Baumgarten, der in der GS-Gesamtwertung auch ganz vorne liegt. Unter den ersten fünf Plätzen in der Gesamtwertung sind 4 Piloten aus der GS-Performancewertung. In der Klasse der Turmdrachen (132 Teilnehmer) kann sich Timo Andree als Sieger durchsetzen. Außerdem gibt es den sogenannten Deutschlandpokal, in diesem werden, unterschiedlich zur Flachlandwertung, 6 Flüge eines Piloten gewertet, die in Deutschland gestartet sein müssen. Die Flüge dürfen auch ins Ausland führen, Ausnahme sind die nichtdeutschen Alpen. Erwin Auer siegt bei den Gleitschirmen (2.663 Teilnehmer) und Roland Wöhrle bei den Drachen (320 Teilnehmer).

Der Fun Cup ist ein Wettbewerb für Piloten mit Einsteigerschirmen (LTF 1/A) und Turmdrachen. Für einen Leistungsvergleich wird die gesamte Airtime berechnet (also wer die meisten Flugstunden im Zeitraum des Wettbewerbes zusammenbringt), damit

sollen die Piloten mitberücksichtigt werden, die wegen fehlendem unbeschränkten Luftfahrerschein noch nicht auf Strecke gehen können oder dies überhaupt nicht wollen.

Sieger bei den Schirmen (155 Teilnehmer) ist Danny Oberender, bei den Drachen (130 Teilnehmer) Winfried Oswald.

Dann bleiben noch die zwei Vereinswertungen. Einmal die Deutsche Vereinswertung, hier bilden die drei besten Piloten eines Vereines mit ihren drei punktstärksten Flügen der Saison eine Mannschaft. Die Gleitschirmwertung gewinnt wie schon die letzten beiden Jahre der Gleitschirmclub Hochries-Samerberg, heuer mit Johannes Baumgarten, Sebastian Barthmes, und Werner Schütz. Auch in der Drachenwertung belegt der Gewinner des letzten Jahres wieder den 1. Platz, der Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V. mit den Piloten Markus Ebenfeld, Roland Beutlhauser und Hans Kiefinger. Es nahmen 179 Vereine in der Gleitschirmwertung und 52 Vereine in der Drachenwertung teil.

Und die letzten Jahre immer wichtiger geworden, die Bundesliga, unterteilt in die 1. und die 2. Liga. Gewertet werden vom 01. März bis zum 15. September sogenannte Runden, einfach gesagt Wochenenden. Es werden die Streckenkilometer, nicht die Punkte, der 3 weitesten Flüge eines Vereins, geflogen von unterschiedlichen Piloten, zusammengerechnet und dann nach Platzierung Punkte vergeben. Oft punkten dabei Piloten für ihren Verein, die nicht zu den bekannten „Profis“ zählen. Die 5 letztplatzierten Vereine in der 1. Liga steigen ab, die 5 bestplatzierten Vereine der 2. Liga steigen auf.

Die 1. Bundesliga gewinnt bei den Schirmen nach einer Pause wieder der Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V., bei den Drachen wie das Jahr zuvor der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald. Die 2. Bundesliga entscheidet bei den Schirmen der Para-Air Augsburg West e.V. für sich, bei den Drachen der Wolkenkratzer e.V..

190 Vereine waren in der Gleitschirmwertung und 64 Vereine in der Drachenwertung in beiden Ligen zusammen gelistet.

Wir gratulieren allen Siegern und Platzierten zu ihren Erfolgen. Die Siegerehrungen und die Preisvergabe finden wie immer im Rahmen des DHV-XC Sportlertages statt: Am 18.11.

im Alpenfestsaal, Schützenstraße 3, 83661 Lenggries. Die zu ehrenden Piloten bekommen eine schriftliche Einladung.

Lufrecht

Eines vorweg: 99% der am DHV-XC teilnehmenden Piloten halten sich an alle luftrechtlichen Bestimmungen und das mit geradezu beeindruckender Akribie. Dafür möchten wir uns an dieser Stelle ausdrücklich bedanken. Selten kommt es vor, dass sich Piloten ein bisschen verschätzen, hier geht es dann meistens um wenige Meter Einflug in einen kontrollierten Luftraum oder dass Lufträume anders bewertet werden, als tatsächlich vorgegeben ist. Hier greift dann die Hilfestellung, die wir schon beim manuellen Hochladen eines Fluges in den DHV-XC anbieten. Luftraumverletzungen werden vor einem Speichern und Veröffentlichen eines Fluges angezeigt, diese Angaben sind sehr detailliert (und damit auch manchmal etwas anstrengend zu interpretieren), außerdem bekommt der Pilot auch eine Karte mit betroffenen Lufträumen angezeigt. Jetzt gibt es zwei Vorgehensweisen:

Entweder gab es für einen Einflug in einen kontrollierten Luftraum eine Freigabe (z.B. für eine zeitlich aktivierte Segelflugszone oder ED-R), diese muss dann im Luftraumkommentar (also nicht im „normalen“ Kommentarfeld) vermerkt werden. Auch kann sich die Luftraumstruktur verändert haben und eine solche Änderung ist noch nicht im DHV-XC angekommen. Ein Kommentar wie „passt schon“ reicht in diesen Fällen natürlich nicht und führt in letzter Konsequenz zu einer kommentarlosen Fluglöschung. Oder der Pilot kann einen Fehler in seiner Flugplanung erkennen und wird den Flug gar nicht erst veröffentlichen. Flüge mit Luftraumverletzungen, bei denen kein Luftraumkommentar abgegeben wird (entweder bei Eingabe über das DHV-XC-Tool oder bei einem Direktupload), werden automatisch in die Kategorie „Flugbuch“ verschoben. Diese Flüge tauchen damit in keiner Wertung auf. Jeder Pilot ist per Ausschreibung verpflichtet, Flüge, die per Direktupload hochgeladen werden, auf Luftraumverletzungen und auf korrekte Datenübernahme (Schirmtyp, LTF-Klasse, Wertungskategorie) zu prüfen und gegebenenfalls zu korrigieren, bzw. einen Luftraumkommentar anzufügen. Die richtige Kategorie muss dann

allerdings auch noch händisch geändert werden, also von „Nur Flugbuch“ auf beispielsweise „Sport“ oder „Starrflügel“. Dies alles macht man über die Editierseite, die man auf der Flugdetailseite oben rechts durch Klick auf das kleine Papier/Hand-Symbol öffnet. Zur Erinnerung: Eine Flugplanung muss vor dem Flug stattfinden. Der DHV-XC mit seinen Luftraumdarstellungen und Hinweisen auf Luftraumverletzungen dient sowohl den Piloten als auch den Auswertern hauptsächlich zu einer nachträglichen Bewertung von Flügen. Aus wettbewerbstechnischer Sicht soll sichergestellt werden, dass sich kein Pilot durch Regelverstöße einen unrechtmäßigen Wettbewerbsvorteil verschafft. Die Lufträume werden zwar regelmäßig aktualisiert, die Darstellung dient aber ausdrücklich nicht der vorbereitenden Flugplanung.

Noch ein wichtiger Hinweis: Schon seit einigen Jahren gibt es nach einem fast einstimmigen Beschluss einer DHV-Jahreshauptversammlung keine Toleranzen mehr im DHV-XC. Auch ein Einflug von bereits wenigen Metern in einen kontrollierten Luftraum führt dazu, dass ein Flug nicht mehr gewertet wird. Unsere Rechte im Nutzen von Lufträumen können wir nur erhalten, wenn wir als Partner im Luftverkehr ernst genommen werden. Und dies beinhaltet auch den sehr genauen Umgang mit Luftraumgrenzen.

Aktuelles

Der neue Pilotensprecher für den DHV-XC ist Uli Straßer, er löst Armin Harich ab. Wir danken dem Armin für seine Arbeit und sein Engagement. Uli hat schon früher einige Jahre in dieser Position gearbeitet und wird deshalb keine Einarbeitungszeit brauchen. Der Pilotensprecher vertritt die Teilnehmer des DHV-XC und soll Vorschläge und Ideen aus den Reihen der Piloten transportieren.

Der Relaunch des DHV-XC ist in vollem Gange. Die Herausforderung dabei: Da der Wettbewerb ohne Unterbrechung durchläuft, muss trotz Umbau jederzeit die technische Funktionalität gewährleistet sein. Es dauert alles etwas länger als erwartet, sowohl der mittlerweile in die Jahre gekommene Programmunterbau als auch die Grafik müssen von Grund auf erneuert werden. Das nicht nur ohne dabei die Anwendbarkeit einzuschränken, sondern im Vordergrund steht, zukünftig allen Teilneh-

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT



Deutscher Meister
Johannes
Baumgarten

Gleitschirm Gesamtwertung | 3.074 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Johannes Baumgarten	Ozone Enzo 3	1617,20
2	Uli Straßer	Skywalk Poison X-Alps	1513,43
3	Markus Anders	Ozone Zeno	1501,53
4	Oliver Teubert	Skywalk Cumeo	1455,87
5	Sebastian Barthmes	Ozone Zeno	1384,16
6	Dietmar Siglbauer	Swing Nyos	1381,82
7	Hans Walcher	Skywalk Cumeo	1373,48
8	Tim Huber	Swing Nyos	1216,32
9	Werner Schütz	Nova Sector	1216,17
10	Marcel Dürr	BGD Cure	1203,19



Deutscher Meister
Stefan Lauth

Gleitschirm Tandemwertung | 226 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Stefan Lauth	Nova Bion 2	688,37
2	Hartmut Anding	Gin Fuse 2	446,53
3	Sebastian Huber	Advance PiBi 37	401,31
4	Felix Bässgen	Nova Bion 2	311,77
5	Johann Rottmann	BGC Dual 40	303,66
6	Markus Henninger	Gradient BiGolden 3	293,47
7	Nicolas Manthos	Ozone SwiftMax	292,29
8	Dominik Binner	UP K2	268,51
9	Michael Dreher	Advance BiBeta 6	228,04
10	Peter Lang	BGC Dual 40 lite	218,67



Deutscher Meister
Oliver Teubert

Gleitschirm Standard Klasse | 2.360 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Oliver Teubert	Skywalk Cumeo	1455,87
2	Dietmar Siglbauer	Swing Nyos	1381,82
3	Hans Walcher	Skywalk Cumeo	1373,48
4	Tim Huber	Swing Nyos	1216,32
5	Christoph Bolz	Gin Explorer	1202,72
6	Torsten Hahne	Swing Nyos	1192,16
7	Joachim Blum	Skywalk Cumeo	1128,11
8	Achim Warbruck	Skywalk Cumeo	1073,70
9	Stefan Riedl	Skywalk Chili 4	923,98
10	Christoph v. Stietencron	Ozone Buzz	908,64



Deutscher Meister
Roland Wöhrle

Drachen Flexibel | 228 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5 Tecnora	1498,26
2	Markus Ebenfeld	Icaro 2000 Laminar 14.1	1496,52
3	Helmut Denz	Icaro 2000 Laminar Zero 9	1179,27
4	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 09	1017,11
5	Jonas Willemeit	WillsWing T2C - 154	999,15
6	Timo Andree	Bautek Fizz	868,49
7	Oliver Salewski	Icaro 2000 Laminar Zero 9	791,20
8	Georg Schweiger	WillsWing T2C - 144	762,89
9	Hans Kiefinger	Aeros Combat 13.5 GT	698,13
10	Kajo Clauß	Aeros Combat 12,7 GT	653,27



Deutscher Meister
Werner Schütz

Gleitschirm Sport Klasse | 855 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Werner Schütz	Nova Sector	1216,17
2	Marcel Dürr	BGD Cure	1203,19
3	Kilian Hallweger	Skywalk Spice	1157,95
4	Berni Koller	Ozone Alpina 3	1127,85
5	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	1074,35
6	Timon Weber	Nova Sector	1073,93
7	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	971,09
8	Elisabeth Seibt	Ozone Alpina 3	960,39
9	Peter Hilger	UP Trango XRace	941,62
10	Andreas Egger	Ozone Alpina 3	935,67



Deutscher Meister
Reinhard Pöppel

Drachen Starr | 145 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Reinhard Pöppel	AIR Atos VQ Race	1579,55
2	Jochen Zeyher	AIR Atos VQ Race	1456,25
3	Roland Beutlhauser	AIR Atos VRS light	1301,66
4	Bertold Meier	AIR Atos VR	1248,67
5	Gernot Bächle	AIR Atos VQ Race	1116,19
6	Robert Bernat	AIR	1075,02
7	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	1010,70
8	Rafael Burri	AIR Atos VX 16	1008,10
9	Georg Schumacher	AIR Atos VQ Race	991,41
10	Marcus Andries	Flight Design Axxess L	955,21



Deutsche
Meisterin
Brigitte Kurbel

Gleitschirm Damenwertung | 242 Teilnehmerinnen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Brigitte Kurbel	Ozone Zeno	1149,23
2	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	971,09
3	Elisabeth Seibt	Ozone Alpina 3	960,39
4	Johanna Heimpold	Nova Sector	644,99
5	Nicole Zink	Ozone Zeno	570,08
6	Yvonne Dathe	Ozone LM6	507,12
7	Monika Gschwendtner	Skyman Cross Country	459,75
8	Birgit Schwab	Ozone Delta 3	444,31
9	Michaela Ammerl	Ozone Delta 3	428,23
10	Christin Kirst	Skywalk Cumeo	425,25



Deutsche
Meisterin
Corinna
Schwiengers-
hausen

Drachen Damen | 17 Teilnehmerinnen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	C. Schwiengershausen	Moyes RX3	576,85
2	Aline Dobrovsky	WillsWing T2-30	460,54
3	Claudia Franken	Air Atos VRS	330,65
4	Tina Weikard	Bautek Fizz	321,07
5	Melanie Fricke	WillsWing T2C	317,51
6	Susanne Schönecker	Air Atos VRS light	258,54
7	Manuela Braun	Moyes Litespeed RX	224,55
8	Ines Ziebau	Icaro 2000 Laminar Z9	177,57
9	Greetje Janßen	Air Atos VRS light	154,03
10	Renate Griebel	Icaro 2000 mastR	139,65



Deutscher Meister
Andreas Lieder

Deutsche Flachland Wertung GS | 1.966 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Andreas Lieder	Ozone Enzo 3	1189,25
2	Erwin Auer	Swing Core 2	1134,85
3	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	1074,35
4	Hagen Walter	Ozone Zeno	998,16
5	Markus Seidl	Skywalk Poison 2	987,73
6	Georg Rauscher	Ozone Alpina 2	930,99
7	Klaus Loderer	Ozone Mantra 4	911,75
8	Herbert Heumann	Advance sigma 9	899,33
9	Lorenz Fritz	Advance Sigma 10	886,43
10	Sepp Gschwendtner	Skywalk Xalps 3	870,37



Deutscher Meister
Roland Wöhrle

Deutsche Flachland Wertung HG | 247 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5 Tecnora	1498,26
2	Reinhard Pöppel	AIR Atos VQ Race	1330,14
3	Jochen Zeyher	AIR Atos VQ Race	1237,81
4	Helmut Denz	Icaro 2000 Laminar Zero 9	1179,26
5	Berthold Meier	AIR Atos VR	1033,15
6	Jonas Willemeit	WillsWing T2C 154	921,19
7	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 12,7 C	901,82
8	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	859,10
9	Rafael Burri	AIR Atos VX	856,89
10	Georg Schumacher	AIR Atos VQ Race 14	842,70

Gleitschirm Junioren | 142 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Johannes Baumgarten	Ozone Enzo 3	1617,20
2	Markus Anders	Ozone Zeno	1501,53
3	Tim Huber	Swing Nyos RS	1216,32
4	Kilian Hallweger	Skywalk Spice	1157,95
5	Timon Weber	Nova Sector	1073,93
6	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	971,09
7	Johannes Schatz	Skywalk Poison X-Alps	859,98
8	Maximilian Huber	Advance Sigma 10	848,57
9	Michael Dreher	Advance Sigma 10	843,68
10	Marius Wigg	Gin Explorer	790,57

Gleitschirm Newcomer | 239 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Artem Kalinin	Ozone LM 6	593,89
2	Claudius Lopez-Diaz	Air Design Rise 3	546,94
3	Felix v. Mallinckrodt	Skywalk Spice	508,96
4	Daniel Eichmüller	Skywalk Chili 4	493,28
5	Valerie Christ	BGD Cure	386,34
6	Andreas Friesinger	SupAir LeafLight	360,61
7	Lothar Albert Deyerling	Advance Iota 2	315,69
8	Gerhard Schmittlein	Nova Ion 5	310,56
9	Nora Kühnhausen	UP Lhotse	307,19
10	Michael Kochem	Nova Ion 4	299,07

Drachen Junioren | 11 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Markus Baisch	AIR Atos VRS 135	678,27
2	Kajo Clauß	Aeros Combat 12,7 GT	653,27
3	Markus Kirchner	AIR Atos VR	539,73
4	Andreas Kirschstein	Aeros Combat L13 07 LW	432,55
5	Christoph Schöll	AIR Atos VR Plus	397,02
6	Jakob Heindl	Moyes Litespeed RX 3,5	212,43
7	David Baumgartner	Bautek Kite	180,82
8	Moritz Schumacher	Seedwings Spyder 15	176,98
9	Lucas Lechermann	WillsWing T2C 144	157,36
10	Daniel Schüchter	AIR Atos VR	120,78

Drachen Newcomer | 12 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Martin Baronner	AIR Atos VR	448,44
2	David Baumgartner	Bautek Kite	180,82
3	Martin Hauser	AIR Atos C	151,88
4	Philipp Reis	AIR Atos VQ	146,30
5	Martin Schmidt	AIR Atos VR	139,34
6	Peter Müller	AIR Atos VX	90,80
7	Ulrich Mader	UP Speed TL	77,65
8	Horst Kiesel	Icaro 2000 MastR	52,69
9	Klaus Gresser	Icaro 2000 RX 2 16	21,43
10	Robin Bungert	WillsWing U2 145	21,36

Vereinswertung Gleitschirm | 179 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	4217,53
2	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin	3247,15
3	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	3225,57
4	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	3214,08
5	GSC "Albatros" Bad Reichenhall e.V.	3113,52
6	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal	2974,04
7	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	2941,41
8	DGC Albatros Landshut e.V.	2795,56
9	Drachenfliegerclub Ingolstadt	2739,80
10	Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V.	2644,44

Vereinswertung Drachen | 52 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	3301,07
2	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	3241,58
3	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	2848,08
4	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin	2479,37
5	Drachenflugverein mittag team e.V. Immenstadt	2364,92
6	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	2199,27
7	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	2099,89
8	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	1860,79
9	Flugsportfreunde "Ourewäller Iwweffliejer"	1791,21
10	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	1759,22

1. Bundesliga GS | 18 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	302,00
2	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	292,00
3	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	283,00
4	Sauerlandair e.V.	238,00
5	bodenlos e.V.	229,00
6	DGCW Neidlingen e.V.	215,00
7	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	205,00
8	Schrattenbach Flieger e.V.	202,00
9	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	188,00
10	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	183,00

2. Bundesliga GS | 172 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1*	Para-Air Augsburg West e.V.	728,00
2*	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger	720,00
3*	1. Bamberger Gleitschirm Club	715,00
4*	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen e.V.	667,00
5*	Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V.	657,00
6	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	652,00
7	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	633,00
8	Gleitschirmclub Ratisbona e.V.	612,00
9	Hängegleiter Club Region Blauen	585,00
10	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	578,00

1. Bundesliga HG | 18 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	187,00
2	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	179,00
3	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	133,00
4	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	133,00
5	TSV Seissen Drachenflieger	113,00
6	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	106,00
7	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	99,00
8	Drachenflieger Bayr. Rigi e.V.	82,00
9	Drachenflieger-Club Trier	74,00
10	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg	71,00

2. Bundesliga HG | 46 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1*	Wolkenkratzer e.V.	129,00
2*	Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Berlin	97,00
3*	Kinzigtal Drachenflieger e.V.	96,00
4*	Fliegerverein e.V. Walxheim	74,00
5*	Hängegleiter-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	74,00
6	Drachenfliegerclub Vulkaneifel	66,00
7	Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe e.V.	48,00
8	Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal4	46,00
9	Bergsträßler Drachenflieger	46,00
10	Berchtesgadener Drachenflieger e.V.	46,00

*Aufsteiger

Deutschlandpokal GS | 2.663 Teilnehmer

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Erwin Auer	Swing Core 2	2198,46
2	Andreas Lieder	Ozone Enzo 3	2072,40
3	Markus Seidl	Skywalk Poison 2	1959,73
4	Georg Rauscher	Ozone Alpina 2	1735,95
5	Hagen Walter	Ozone Zeno	1698,61
6	Matthias Kothe	Ozone Enzo 3	1626,54
7	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	1619,20
8	Sepp Gschwendtner	Skywalk X-Alps 3	1616,70
9	Peter Hilger	UP Trango Xrace	1571,53
10	Lorenz Fritz	Advance Sigma 10	1571,27

Deutschlandpokal HG | 320 Teilnehmer

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5 Tecnora	2708,50
2	Reinhard Pöpl	AIR Atos VQ Race	2576,33
3	Helmut Denz	Icaro 2000 Laminar Zero 9	2183,97
4	Jochen Zeyher	AIR Atos VQ Race	2162,47
5	Bertold Meier	Air Atos VR	1639,94
6	Rafael Burri	AIR Atos VX	1568,09
7	Georg Schumacher	AIR Atos VQ Race 14	1513,70
8	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	1508,52
9	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 12,7 C	1410,91
10	Marcus Andries	FlightDesign Axxess	1342,21

Turmdrachen | 132 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Timo Andree	Bautek Fizz	868,49
2	Stefan Baumgartner	Bautek Fizz	643,39
3	Tom Becher	Bautek Fizz	548,79
4	Thomas Kuhlmann	Bautek Fizz	505,51
5	Jürgen Nagel	Bautek Fizz	453,17
6	Thomas Goll	Icaro 2000 MastR	444,46
7	Ralf Ulbig	WillsWing U2 145	426,19
8	Siegfried Zeller	Bautek Fizz	398,37
9	Udo Widmayer	Seedwings Crossover 14	380,06
10	Emil Jilg	Bautek Fizz	375,93

mern und Besuchern mehr Möglichkeiten in der Nutzung des DHV-XC zu bieten. Wir hoffen, euch bald eine erste Vorschau auf die Zukunft des DHV-XC zeigen zu können.

Schlusswort

Wir laden euch auch heuer wieder recht herzlich zum DHV-XC-Sportlertag ein. Neben den Siegerehrungen und der Preisvergabe werden wie immer interessante Vorträge und Filmbeiträge geboten. Der DHV-XC Sportlertag 2018 findet am 18.11. im Alpenfestsaal, Schützenstraße 3, 83661 Lenggries statt.

An dieser Stelle noch einmal unsere Gratulation allen Teilnehmern am DHV-XC. Es geht in unserem Sport nicht nur um möglichst viele Kilometer und Punkte, sondern um das Erreichen persönlicher Ziele und Wünsche. Das eine schließt glücklicherweise das andere nicht aus. Viel Erfolg also in der neuen Saison, schöne Flüge und kommt gesund wieder heim!

Euer DHV-XC-Team

Georg Rauscher, Axel Stuckenberger, Bernd Hübner, Jursa Consulting, Richard Brandl

DHV FUN CUP

Fun Cup GS

156 Teilnehmer

1	Danny Oberender	Ozone	163:00:42
2	Werner Röhrmann	Skywalk	103:40:39
3	Vincent Grampp	Ozone	102:35:49
4	Thomas Hartmann	Advance	52:14:15
5	Nicola Demmeler	Gin	43:06:33
6	Heiko Böhme	UP	40:41:10
7	Stephan Müller	Advance	37:24:11
8	Peggy Canis	Skywalk	31:34:24
9	Ernst Gorenflo	Skywalk	28:25:25
10	Remi Balleisen	U-Turn	25:07:22

Fun Cup HG

130 Teilnehmer

1	Winfried Oswald	Finsterwalder	119:26:44
2	Timo Andree	bautek	111:11:12
3	Thomas Kuhlmann	bautek	89:36:40
4	Ralf Ulbig	WillsWing	78:33:16
5	Midori Onuki	Icaro 2000	76:09:35
6	Andreas Fritz	Aeros	74:09:23
7	Tom Becher	bautek	50:13:43
8	Werner Huber	Ikarus	48:52:06
9	Siegfried Zeller	bautek	45:59:04
10	Ines Zießau	Seedwings	43:52:01

Für alle Mitglieder

Einladung zum Sportlertag

Der DHV-XC Sportlertag 2018

findet am

18. November

im Alpenfestsaal, Schützenstraße 3,
83661 Lenggries statt.

Beginn 10:00 Uhr.

Sommerfieber in Tolmin

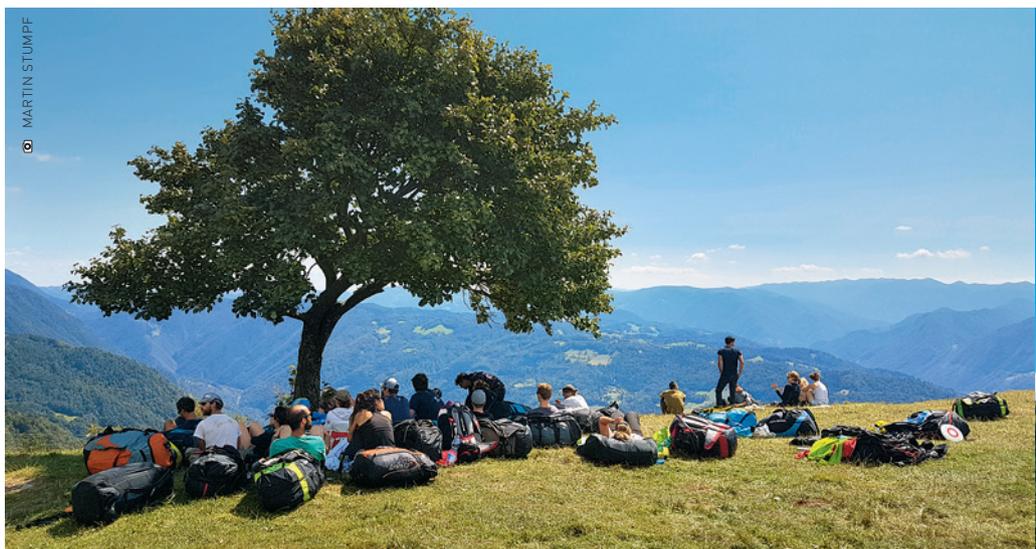
Trotz Regengüssen und Gewitter gut geflogen

Text: Tobias Wust

Fünfzehn Leute stehen am Startplatz des Kobala. Der Regen ist längst durch jede Kleidungsschicht durch. Allen ist klar: Der Retter muss neu gepackt werden. Ein Donnerschlag. Manche Leute springen auf, gehen den Berg lieber noch ein Stück herab. Was wäre ein DHV-Jugend Event ohne seine berechtigten Gewittertage?

Am Anfang des Jahres beginnt immer schon die große Vorfreude auf das Sommerfieber. Man weiß, dass es gut wird - die Leute, die Stimmung und manchmal auch das Fliegen. Dieses Jahr wurde die Vorfreude belohnt. Das Sommerfieber fand in Tolmin im Soča Tal statt. Ein traumhaftes Gebiet für erste Strecken und ein Nirvana für Alternativenprogramme.

Als die ersten Leute – mal wieder ein paar Tage vor Eventbeginn – im Camp Gabrje eintrafen, war die Camp-Organisation noch etwas überfordert. Wir haben mit einem reservierten Platz für die DHV-Jugend gerechnet, den es aber nicht gab. Stattdessen wurde uns vorgeschlagen, dass wir uns einfach irgendwo auf dem riesigen Gelände des Campingplatzes niederlassen könnten. Die Leute trudelten nach und nach, Tag für Tag ein und es ergab sich eine DHV-Jugend untypische, zerklüftete Campingsituation. Um trotzdem gemeinsam jeden Abend am zünf-



Warten auf weniger Wind

tigen Lagerfeuer zu sitzen, wurde kurzerhand das Flussbett der Soča, die direkt neben dem Campingplatz fließt, zur Feuerstelle erklärt und in kürzester Zeit Holz herangeschafft, um Abend für Abend die Flammen zu beobachten und über die Flugtage zu reden.

Immer optimistisch

Geflogen wurde fast jeden Tag. Manchmal mussten wir den Gewittern ausweichen. Schon am ersten Tag war das Wetter zweifelhaft, aber einige hochmotivierte Hike & Fly-Enthusiasten waren optimistisch genug, um auf den Mrzli Vrh zu wandern. Leider wurde der Elan nicht belohnt und so musste die gesamte Truppe im strömenden Regen wieder herunterlaufen.

Die nächsten Tage waren gut fliegbar. Die

gesamte Jugend war heiß aufs Fliegen und fuhr jeden Tag schon früh morgens auf den Kobala, wo der Wind oftmals aber noch bis in den Nachmittag hinein zu stark war und nur die echten Vielflieger zum frühen Vogel wurden. Die meisten harrten jeden Tag verantwortungsbewusst bis in die Nachmittags- und Abendstunden auf dem Berg aus, bis der Wind bessere Startbedingungen bot und jeder in die Luft kam.

Der vorletzte Event-Tag war Belohnung für alle. Schon in den Prognosen sahen wir Hammerwetter kommen. Die Startbedingungen waren optimal, die Luft hat getragen, viele Piloten haben es geschafft, ihre persönlichen Rekorde zu brechen, darunter ein erster 100er.

Zwischen den Flügen ist es allen leicht gefallen, sich zu beschäftigen. Ob man auf



Anmeldung Events 2019

Vergiss nicht dich bei den Events für 2019 anzumelden.
Schau am 24.12.2018 ab 12 Uhr bei uns vorbei:
www.dhv-jugend.de/events



Mit dem DHV Jugend Tandem in die Luft

Camp Garbje Körbe wirft, kurzerhand eine Canyoning Tour organisiert oder mit dem Rad das Soča Tal erkundet. Auch unsere Fußgänger konnten mit dem DHV-Jugend-Tandem Höhenluft schnuppern und ihre Flugsucht entdecken. Jonas Böttcher hielt einen Vortrag über das Wettbewerbsfliegen. Einen weiteren Vortrag gab es von Patrick Sieber zum Thema Hike & Fly. Beide Vorträge fanden unter Sternenhimmel statt und haben bei vielen das Feuer zum Hiken und auch Wettbewerbsambitionen geweckt. Am letzten Tag wurde die Belohnung vom Vortrag wieder zunichte gemacht. Alle waren noch im Streckenwahn. Wieder fuhr die DHV-Jugend reichlich früh auf den Berg. Wenige Leute sind noch geflogen, aber das Gewitter hat uns eingeholt – wir standen mit 15 Leuten auf dem Berg im Regen, umgeben von Donner und haben uns wieder abholen lassen. Man kann ja nicht immer fliegen. Dafür kann man immer auf die guten Freunde in der Jugend zählen, die einen heißen Kaffee kochen und gemeinsam noch mal Retter packen. ☒



Thermik, Wind und Spreewald Gurken

Text: Manuel Bauer

Nach drei Jahren Pause gab es Ende August endlich wieder ein Jugend-Event im Thermik-Eldorado Cottbus. Sechs Schüler für den Schleppschein und fünf Freiflieger genossen fünf Tage den Vorzug, direkt neben dem Start- bzw. Landeplatz aufzuwachen. Dank der Unterstützung des 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs konnten wir uns komplett selbst organisieren und uns eigenständig schleppen, wenn wir gerade Lust dazu hatten. Bis auf einen Tag, an dem der Großteil der Teilnehmer eine ausgiebige Paddelrunde im Spreewald drehte, bei der es dank herausragender Ortskenntnis eines Teilnehmers auch zu „kaum“ Verirrungen kam, konnten wir an jedem Tag fliegen. Andere gingen an diesem Tag Radfahren, Sightseeing in Polen, oder auf Besichtigungstour im Braunkohletagebau.

Für die Schleppschein-Schüler hieß es in der Regel früh aus dem Zelt kriechen. Schlepp Beginn 7 Uhr morgens. Grund dafür? Reine Luxusprobleme, denn um die Mittagszeit war die Thermik meist so stark, dass auch der Startwind zum Schulen zu stark wurde. Die Siesta am Mittag wurde dennoch von allen optimal genutzt. Während die Schüler sich einem zweiten Frühstück widmeten, oder die Gelegenheit zum Groundhandling nutzten, konnten sich die Freiflieger so langsam dazu aufraffen, sich unter die 2.000 m hohe Basis zu hängen und den Perspektivwechsel zum Alpenpanorama zu genießen. Teilweise mehrere Stunden lang und Oneway tief nach Polen. Wer auf Anhieb keinen Thermikanschluss fand, landete einfach wieder direkt am Startplatz und schnappte sich ein neues Seil.

Als der Wind nachmittags endlich nachließ, wurde unter strenger Start- und Landebewertung der Freiflieger bis weit in den Sonnenuntergang hinein geschult, bevor das Lagerfeuer angezündet wurde. Zum Abschluss verköstigte uns der Verein am letzten Abend noch mit Backschinken, Kartoffeln, Quark und selbstverständlich Spreewaldgurken. Wir sind gerne wieder gesehen und wollen auch definitiv wieder kommen. See you soon Cottbus!

Anmeldung
für die
Events 2019
ab 24.12.

www.dhv-jugend.de/events

Sprungbrett Drachenliga 2018

Ligapiloten steigen auf

Text und Foto: Konrad Lüders

Serien sind beliebt und bewährt. Ein nach Millionen zählendes Publikum zapft zwischen Tatort, Fußball und Lindenstraße. Die Drachenliga hat ihre eigene Serie, seit vielen Jahren, Akteure wie Publikum allerdings im zählbaren Bereich. Der Begeisterung tut das keinen Abbruch. Ostern ist Serienstart und alle 14 Tage gibt es eine neue Folge. Keine Wiederholungen; Drehorte sind Greifenburg, Pfalzen, Ruhpolding, Waldkirch und weitere Bergdörfer. Das Drehbuch hat nur ein grobes Schema: Regisseur und Drehstab setzen aktuelle Akzente, die Handlung wird im Einzelnen von den Akteuren spontan gestaltet. Unschwer zu erraten, dass da sind der Ligachef, Pilotensprecher und die Piloten nebst Freunden und Angehörigen. Petrus stellt Hürden auf und verteilt Bonuspunkte. Unter den Piloten gibt es solche, die „immer Glück“ haben und andere. Im Unterschied zur Lotterie kann man sich das fliegerische Glück aber verdienen durch eifrige Teilnahme an den Ligatreffen. Das „Bodenpersonal“ verfolgt das spannende Geschehen in der Luft online vermittelt Livetracking per Flymaster oder Airtribune.

36 Piloten und eine Pilotin hatten sich für die diesjährige Saison eingeschrieben und hofften auf gutes Wetter. Wirklich war jedes zweite Wochenende gutes Flugwetter, allerdings zwischen unseren Terminen. Petrus hatte aus unserer Sicht die falsche Phase getroffen. Erst Ende April fand das erste Treffen statt, in Greifenburg, gemeinsam mit den Gleitschirmfliegern des NOVA-Events. Etwa 100 Piloten teilten sich den Startplatz auf der Emberger Alm. Dann teilten wir uns auch den Luftraum. Dass es dabei sehr harmonisch zugeht, zeugte von der Professionalität der Organisatoren beider Veranstaltungen, wie auch der Disziplin aller Teilnehmer. Wir konnten drei Durchgänge fliegen, der Anfang war geschafft.

Das folgende Treffen war schon eines der



Von links: Liga-Chef Konrad Lüders, Carsten Muth, Moritz Schary, Joachim Waibel, Andreas Kimmich, Frank Frankus

Höhepunkte der Ligasaison – die Hessenmeisterschaft. Die ganze tschechische Drachenfliegerelite mit Weltmeister Petr Beneš und Urgestein Dan Vyhňalík waren da, Mitglieder des Deutschen Nationalteams, natürlich die Hessischen Flieger. Eine gute Gelegenheit für uns, sich mit Spitzenpiloten zu messen. Auf dem Aufbauplatz wurde es wieder eng. Petrus war gnädig und schenkte uns drei Flugtage, dazwischen blies er einmal die Backen zu sehr auf und wir wanderten um den Weissensee. Dass uns der Weltmeister davon flog, verwunderte niemanden. Immerhin kam Oliver Salewski in der Gesamtwertung auf den 7. Platz. Bei den Starren setzte Thomas Paulik sogar als Zweiter ein deutliches Ausruferzeichen. Das führte dazu, dass ihn Regina Glas für die Teilnahme an der WM der Starrflügler nominierte, zusammen mit Alfred Mayer.

Leider fehlten beide Piloten deshalb bei unserem letzten Treffen, diesmal nicht in den Alpen, sondern am Kandel im Schwarzwald. Ist in den Alpen Stau oder Föhn, ist es am Kandel mitunter schön. Das traf dies-

mal voll zu, und es waren meine beiden schönsten Flüge, die ich bisher von der Hühnerleiter am Kandel startete.

Damit fand die HG-Liga 2018 ihren Abschluss. Moritz Schary siegt erstmals bei den Starren vor EM-Teilnehmer Thomas Paulik und Andreas Kimmich. Joachim Waibel belegt bei den Flexis den ersten Platz vor Carsten Muth und Frank Frankus. Gespannt verfolgten wir die folgenden Wettbewerbe. Bei der WM schlugen sich Alfred und Thomas wacker und sammelten wichtige Erfahrungen. Oliver Salewski und Joachim Waibel nahmen an der Vor-WM und den UK-Nationals teil und landeten jeweils im ersten Drittel der international stark besetzten Wettbewerbe. Eine Empfehlung für die HG-Teamchefin Regina Glas und eine Empfehlung für junge Streckenflieger, sich für die HG-Liga 2019 anzumelden.

Ausführliche Bildberichte und Ergebnisse siehe Liga-Webseite unter www.dhv.de unter Piloteninfos Drachenszene.



© MATJAZ KLEMENCIC

Tolmin – Slowenien Primoz Gricar gewinnt Kobala Open

Der deutsche Nationalteampilot Primoz Gricar gewinnt die Internationale Kobala Open vor Matjaz Klemencic und Franc Peternel (beide SLO), die vom 26. – 30. Juni 2018 in Tolmin im slowenischen Socatal stattfand.

Mehr Infos unter <https://hg-slo.si/index.php/en/>



© REGINA GLAS

Tolmezzo – Italien Zweiter Platz für Primoz Gricar bei den Pre-Worlds

Vom 27. Juli bis 4. August 2018 fanden die Vor-Weltmeisterschaften der flexiblen Drachen (FAI Class 1) im italienischen Friaul-Tolmezzo statt. Über 100 Piloten aus 24 Nationen starteten Flüge in verschiedenen Geländen rund um das Headquarter in Tolmezzo und flogen Strecken bis zu 155 km in die angrenzenden Länder Österreich und Slowenien. Nach sechs spannenden Durchgängen gewinnt Manfred Ruhmer (AUT) vor Primoz Gricar (GER) und Petr Benes (CZE).

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



FOR ABSOLUTE COMMITMENT

CHIBA FLUGHANDSCHUHE



00116 Thermo Aktiv

- Winddicht und atmungsaktiv
- Hotliner Heizsystem
- Oberhand gut isoliert durch Neopren
- Innenhand aus robustem Nappa-Leder
- extra lange Stulpe verhindert das Auskühlen des Pulsbereichs
- wärmendes Innenfutter
- verstärkter Daumenbereich
- Reflektorstreifen an den Fingern
- Touchfunktion + Touchbutton
- Anziehhilfe

€ 54,90
UVP



00216 Super Thermo

- Winddicht und atmungsaktiv
- Wasserdicht durch Eurotex Membrane
- Handschuh im Lobster Stil
- Hotliner Heizsystem
- Robuste Oberhand
- Innenhand aus robustem Digital-Leder
- Extra lange Stulpe
- Extra warmes Innenfutter aus PrimaLoft
- Daumenmaterial zum Brille putzen
- Verstellbarer Bundabschluss
- Touchfunktion und Touchbutton

€ 94,90
UVP

Erhältlich im Fachhandel oder unter www.chiba.de



Ausrüster der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft

Altes Lager Erfolgreiche German Flatlands im Drachenfliegen

Die German Flatlands in Altes Lager, inklusive den Nordost-deutschen Meisterschaften im Drachenfliegen, fanden vom 6. - 11. August 2018 statt. Über 50 Teilnehmer flogen in drei Durchgängen rund um Brandenburg um den Sieg. Wie immer ist dieser Wettbewerb toll organisiert, etliche ULs ziehen die Drachepiloten vom Flugplatz Altes Lager in die Luft. Bei den Flexis siegte Richard Liebig (GER) vor dem Holländer Gijs Wanders und Detlef Meier (GER). Die Starrflügelklasse dominierte Peter Friedemann vor Jürgen Rüdinger und Lothar Braun (alle GER). Nordostdeutscher Meister wurde Detlef Meier vor Lukas Bader und Bernd Otterpohl.

Mehr Infos unter www.dcb.org



© BEATA BERNAT



Anzeige



Rise 3 - Accelerated Adventures
LTF/EN-B



airdesign.at

[#weloveparagliding](https://www.instagram.com/weloveparagliding)



#funmachine



Die Sieger der Overall-Wertung

Vogesen Palz-Alsace-Open

Im Juli fand die Palz-Alsace-Open in den Vogesen am Le Treh bei Fellingring statt. Der internationale FAI Cat. 2 Wettbewerb, an dem 72 Pilotinnen und Piloten aus 11 Ländern teilnahmen, wurde organisiert von den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn gemeinsam mit der French Ligue d'Grand-East. Am ersten Tag verzögerte der Rückenwind am Drumont den Start um ca. 2 Stunden. Als alle Piloten in der Luft waren, wurde ein Task über rund 66 km geflogen. 34 Piloten kamen ins Ziel, Ferdinand Vogel (GER) landete als Erster nach nur 1 h 44 min. Beim zweiten Task über 67 km mit fünf Wendepunkten erreichten 28 Piloten das Ziel. In gut zwei Stunden wurde die Strecke von Tagessieger Harald Wilhelmi (GER) gemeistert. Der kräftige Nordwind führte den Gleitschirmtross am letzten Tag zum Ballon d'Alsace. Wegen den Wetterbedingungen wurde ein kleinerer Task von 47 km ausgearbeitet. Leider zog kurz nach dem Start eine kleine Regenfront in das Task-Gebiet, sodass das Rennen abgebrochen wurde.

Wertung

Overall		
Platz	Name Gerät	Punkte
1.	Ferdinand Vogel (GER) Ozone Alpina 3	1989
2.	Marc Wensauer (GER) Gin Boomerang 11	1952
3.	Maurice Knur (GER) Gin Boomerang 11	1919
Serie		
1.	Maxime Kuster (FRA) Skywalk Cayenne 5	1325
2.	Rick van der Sloot (NED) UP Trango XC3	1060
3.	Thomas Jirgal (GER) Sol Lotus	922
Woman		
1.	Ramona Eckert (GER) Ozone Alpina 3	441
2.	Nora Martiny (GER) UP Meru	413
3.	Melanie Tcaciuc (GER) Gin Explorer	39

Weitere Infos zum Contest auf:
<https://airtribune.com/palz-alsace-open-2017/>
<http://www.thermik4u.de/>

Herausgeber:
 Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,
 Deutscher Gleitschirmverband und Drachenfliegerverband,
 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 215 | Januar | Termin 2. November 2018
 Ausgabe 216 | März | Termin 2. Januar 2019

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: 38.300

Titel:
 Mario Eder

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.



Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

HDI Vertriebs AG

**Thomas Ingerl
Can Tanju
Hans-Christian Zimmerhäckel**
Hegelstraße 61
55122 Mainz

Telefon 0173 8408254
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 berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennezeichnung. 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: VerdreiBigfachung 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: VerdreiBigfachung 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.

AGERA RS

... PERFORMANCE ELEVATED



Der neue AGERA RS sprengt die Grenzen und bringt die LTF/EN-C Klasse auf ein neues Leistungsniveau. Das Handling Feeling und Leistung wie ein Zweileiner, mit der Sicherheit und Stabilität der LTF/EN-C Klasse. Featuring RAST.

➤ JETZT PROBEFLIEGEN!

ROCK SOLID FLIGHT MIT **RAST**

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



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

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

