

www.dhv.de

Juli - August 2019

DHV-*info*



Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

218

Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining



Böse Überraschungen beim Gleitschirmfliegen muss es nicht geben. Wer den Umgang mit großflächigen Klappern, mit Stalls, Trudeln, Steilspirale und Retterauslösung trainiert hat, fliegt bewusster. Und im Fall der Fälle kann dieses Training das Wichtigste sein, das du in deinem Leben gemacht hast.

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

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



66 | GS-Unfallanalyse



80 | Jugend – Frühlingserwachen



INHALT

INFO 218 JULI | AUGUST 2019



Foto: Jamie Price, Mutter von Briahna Price.

Aufgenommen wurde die Szene im HSB Flight Park in Idaho, USA.

Briahna unterhält einen Instagram Account (@brifamous), auf dem eine Menge schöner Flugbilder zu sehen sind.

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar



54 | Dreieckskurs
im Flachland

Fluggelände - Reisen - Abenteuer

- 12 Around the world - Fliegen auf allen sieben Kontinenten
- 18 Grüezi zäme - Hike+Fly im Berner Oberland
- 24 Possagno - eine Alternative zu Bassano
- 28 Argentina - volar y sueño

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 34 Zukunftsvision? Multikopterschlepp für Gleitschirm und Drachen
- 40 Schirm packen und lagern
- 48 Retterkompendium
- 54 Auf Dreieckskurs im Flachland

Sicherheit - Ausbildung

- 60 Brauneck My Love oder My Nightmare
- 66 Unfallanalyse Gleitschirm 2018

Verband

- 76 Regionalversammlungen 2019 Einladungen und Termine
- 80 DHV-Jugend - Frühlingserwachen
- 82 Vereine Briefe - Nachrichten

Wetter

- 90 Wohin zum Fliegen?

Wettbewerbe

- 94 German Open Gleitschirm
- 97 Kurzmeldungen

Standards

- 6 Wichtig - Neu - Kurz
- 10 Schaufenster
- 97 Impressum

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

Flugschule Saar-Mosel - Paul Loch
Altheck 18 | 54472 Longkamp
Tel. 06531-94677 | flugschule_saar_mosel@freenet.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



Fliegen statt springen DHV bietet Seminar für erfolgreiche PR-Arbeit

Wunderschöne Luftbilder, sportliche Erfolge, Vereinsfeste, aber auch tragische Unfälle – es gibt viele Anlässe, warum der Gleitschirm- und Drachenflugsport in die Medien gelangen kann. Wie dies geschieht, sollte man nicht dem Zufall überlassen. Aktive PR-Arbeit ist gefragt, um dem Sport ein positives Image zu geben und Missverständnisse zu vermeiden. Erfolgreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit basiert auf einfachen Grundregeln. Welche das sind, kann man in einem eintägigen PR-Seminar lernen, das der DHV für interessierte Mitglieder veranstaltet. Als Referenten sind zwei Spezialisten geladen, die selbst auch Gleitschirm fliegen: Hartmut Schlegel ist Pressesprecher der Deutschen Postbank, Markus Scheid ist als Redakteur der Rhein-Zeitung Koblenz Blattmacher am RegioDesk Ost (Westerwald/Lahntal).

Das Seminar ist kostenlos.
Termin: Samstag, 23.11.2019
Ort: DHV Geschäftsstelle
Infos:

www.dhv.de/newsdetails/article/fliegen-statt-springen-dhv-pr-seminar/



Berner Oberland Fliegerfest für Frauen

Nur etwa 10 % aller aktiven Pilotinnen sind Frauen. Naturgemäß ist es also nicht so einfach, gemeinsam mit anderen Frauen in die Luft zu gehen. Das soll sich ändern. Aus einer spontanen Idee unter deutschen, österreichischen und schweizer Pilotinnen in einer facebookgruppe wird jetzt ein echtes Treffen. Eingeladen sind alle Pilotinnen, ob alt oder jung, erfahrene Häsin oder Flugkücken, Streckenqueen, Wanderfreundin oder Acrochick, Ferien- oder Vielfliegerin! Am 20.-22. September 2019 findet in der Schweiz im Fluggebiet Lenk ein Fest für Frauen statt.

Kontakt: Katrin Ganter berghypnose@gmx.ch.

Infos: www.berghypnose.ch



SicherheitstrainingsCenter
DHV-zertifiziertes Training

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

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



Flugschule Achensee
Trainingsleiter Eki Maute
Achensee/Österreich
Idrosee/Italien
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at



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



Sky Club Austria
Trainingsleiter Walter Schrempl
Hallstätter See/Österreich
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



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



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



Paragleitflugschule Airsthetik
Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter
Gardasee/Italien
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at



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



DHV EMPFOHLENES SIMULATORTRAINING

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



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung



DHV-Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag telefonisch unter 0151-54612836 oder per Mail: schleppbuero@dhv.de



DHV-Rechtsberatung

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

**Festival
Paragliding**

Von 30. August bis 1. September 2019 findet ein Festival an der Talstation Grubigsteinbahn in Lermoos statt. Folgende Produkte können getestet und begutachtet werden: Ozone, Advance, Sup'Air, Skywalk, Skyman & Independence. Bei speziellen Wünschen bitte E-Mail an: info@rauteralex.com



**St. Hilaire
Coupe Icare**

St. Hilaire in Frankreich ist vom 19. bis 22.09.2019 wieder das Zentrum der Gleitschirmwelt. Der 46te Coupe Icare vereint Free Flight Film Festival, Ausstellung, Air-Show und Verkleidungsfliegen in einem Event. Über Gleitschirmfliegen, Skydiving bis hin zum Speedriding ist alles geboten. Immer einen Besuch wert! www.coupe-icare.org



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.

Schleppklinke GS-SSK 01 DHV 06-0041-11

Bei der für Stufenschlepp zugelassenen Schleppklinke SSK 01 sind werkseitig zu hohe Auslösekräfte eingestellt. Diese Schleppklinke für Stufenschlepp verfügt über eine Einstellung, die bei schräg verlaufender Zugkraft eine automatische Auslösung bei Kräften zwischen 250N –450N (ca. 25-45 kg) bewirkt. Es hat sich gezeigt, dass diese Einstellung deutlich zu hoch ist und dadurch auch die manuelle Betätigung des Klinkenhebels nur unter hohem Kraftaufwand (> 25 kg) möglich ist. In zwei Fällen war es dadurch zum Bruch des Klinkenhebels gekommen.



Schleppklinke GS-SSK 01 DHV 06-0041-11

Der Hersteller ordnet folgende Sicherheitsmaßnahme an:

1. Die werkseitige Einstellung der Auslösekraft bei schräg verlaufendem Zug muss auf einen Wert zwischen 80 und 120 N reduziert werden. Diese Änderung kann im Regelfall nicht vom Halter selbst vorgenommen werden. Die Klinke muss dazu einem Fachhändler des Herstellers oder dem Hersteller selbst vorgelegt werden.
2. Es ist zu prüfen, ob die manuelle Auslösekraft des Klinkenhebels in einer Größenordnung liegt (ca. 50 N +/- 20%), der ein einfaches Auslösen ermöglicht. Diese Sicherheitsmaßnahme muss vor dem nächsten Flug mit der Schleppklinke durchgeführt werden.

Rückfragen an den Hersteller
Aircraft Concept GmbH
Dormannweg 48, 34123 Kassel
www.aircraft-concept.de, Telefon 0 561 57467010

Gradient Avax XC 5

Der Hersteller Gradient hat eine dringende Sicherheitsmitteilung für seine Gleitschirme der Modellreihe Avax XC 5 veröffentlicht.

Es war bei einem Vorfall zu Leinen-Brüchen gekommen, die den Einsatz des Rettungsgerätes erforderlich machten. Gradient stuft die Sicherheitsrelevanz als kritisch ein.

Halter/Piloten der genannten Gleitschirme werden gebeten, keine Flüge mehr durchzuführen und sich umgehend an Gradient oder einen Gradient-Händler zu wenden.

www.dhv.de/newsdetails/article/sicherheitsmitteilung-gleitschirme-gradient-avax-xc-5-alle-groessen/

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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

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



MAC PARA Progress2

Der Gleitschirm MAC Para Progress2 des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 25, 27, 30, und 33 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com



Siebengebirge e.V. EloWin

Die Winde EloWin des Herstellers Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge e.V. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers auf www.dgc-siebengebirge.de



GIN Leopard

Der Gleitschirm GIN Leopard des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen M und S erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



PNitsche Quatropower

Die Winde Quatropower des Herstellers PNitsche hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.flatland-paragliding.de



U-TURN Infinity 5

Der Gleitschirm U-TURN Infinity 5 des Herstellers U-Turn GmbH 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 den Größen S, M, L und SM erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.u-turn.de



JSC ALP servisas Parawinch G8

Die Winde Parawinch G8 des Herstellers JSC ALP servisas hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.parawinch.eu



PHI CONCERTO

Der Gleitschirm PHI CONCERTO des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe 36 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter phi-air.com



Delta Flugschule Condor FLEX

Der Hängegleiter FLEX des Herstellers Delta Flugschule Condor hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1, nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.deltaflugschule.ch



Skywalk BREEZE

Das Gleitsegelgurtzeug BREEZE des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.info

Naviter Blade - der kompetente Co-Pilot für Drachenflieger

Alle relevanten Informationen werden auf einer farbigen Karte dargestellt. Mit Fluggeschwindigkeit, vollständiger Energiekompensation, integriertem Flarm/FANET+ Modul und schlankem, aerodynamischem Gehäuse. Perfekte Performance, um Wettbewerbe zu gewinnen und weite Streckenflüge zu realisieren.

Mehr Infos: www.naviter.com/de/blade

Protegear Weekend Tarif für InReach Modelle

Aufgrund der vielen Wünsche von Kunden, die ihre Outdoor Aktivitäten primär am Wochenende planen und den Tracking/Notruf/Satelliten-Tarif nicht durchgehend brauchen, gibts jetzt einen einfachen WEEKEND-Tarif. Er aktiviert sich in den gewünschten Monaten immer automatisch von Freitag 4:00 bis Sonntag 24:00 Uhr. Nur Gerät einschalten und losfliegen. Kosten €19,95 im Monat (zzgl. Jahresgebühr).

Infos: www.protegear.de/produkte-tarife/inreach-iridium-datentarife/



ICARO paragliders COMFORT BAG

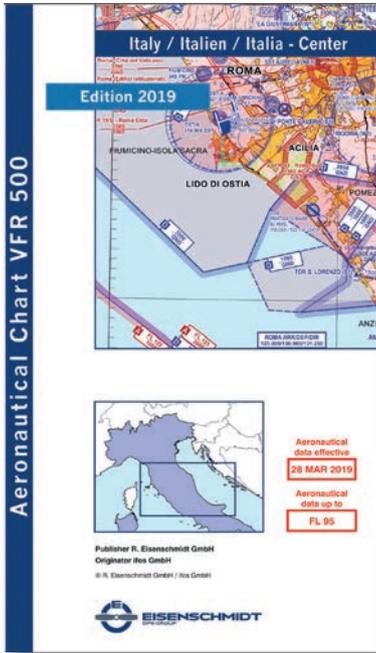
Kombination aus Zellenpacksack und Innenpacksack, schonend für den Gleitschirm. Mit einem Reißverschluss wird der gefaltete Zellenpacksack geschlossen und auf ein minimales Packmaß komprimiert.

All-Season-Jacke

Leicht, warm und kuschelig, lässt sich klein zusammenlegen und daher gut im Packsack verstauen. Zum Fliegen und Chillen. Praktisch mit drei Außen- und zwei Innentaschen.

Infos: <https://icaro-paragliders.com/de>





ICAO Luftfahrkarte für Italien

Für Italien gibt es jetzt die Luftfahrkarten der Firma Eisenschmidt (DFS Group). Das Kartenbild entspricht dem Design der deutschen ICAO Karte 1:500.000 und ist übersichtlich und sehr verständlich. Die VFR 500 Italy besteht aus den vier Kartenblättern North, Center, South und Isles (Preis je Blatt €16,50).

Infos: www.eisenschmidt.aero



chameleon-bag Vielseitiger Packsack

Der Packsack wurde speziell für die Gleitschirmpiloten entwickelt, die immer alles dabei haben und trotzdem nicht viel tragen wollen (330 g). Durch seine vielseitigen Einsatzmöglichkeiten als Tarp (große, geschlossene Liegefläche) oder als Zellenpacksack, als Sonnenschutz (ca. 5 qm) oder Schnellpacksack ist er besonders im Hike & Fly Bereich geeignet.

Infos: www.chameleon-bag.com



Internetshop Mit Winden-Zubehör

Ab sofort bietet der Internet-Shop winden-zubehoer.de viele bewährte Produkte rund um den Windenschlepp an. Vom Vorseil über Seilfallschirm bis hin zur Sollbruchstelle. Das Angebot wird stetig weiterentwickelt. Sicherheit, Qualität und Langlebigkeit stehen im Vordergrund.

Infos: www.winden-zubehoer.de

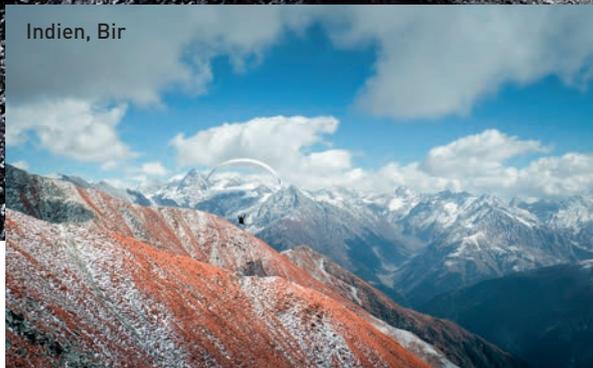
ANZEIGE



SKYTRAXX



Himalaya - Manali Himachal Pradesh (India)



Around the world

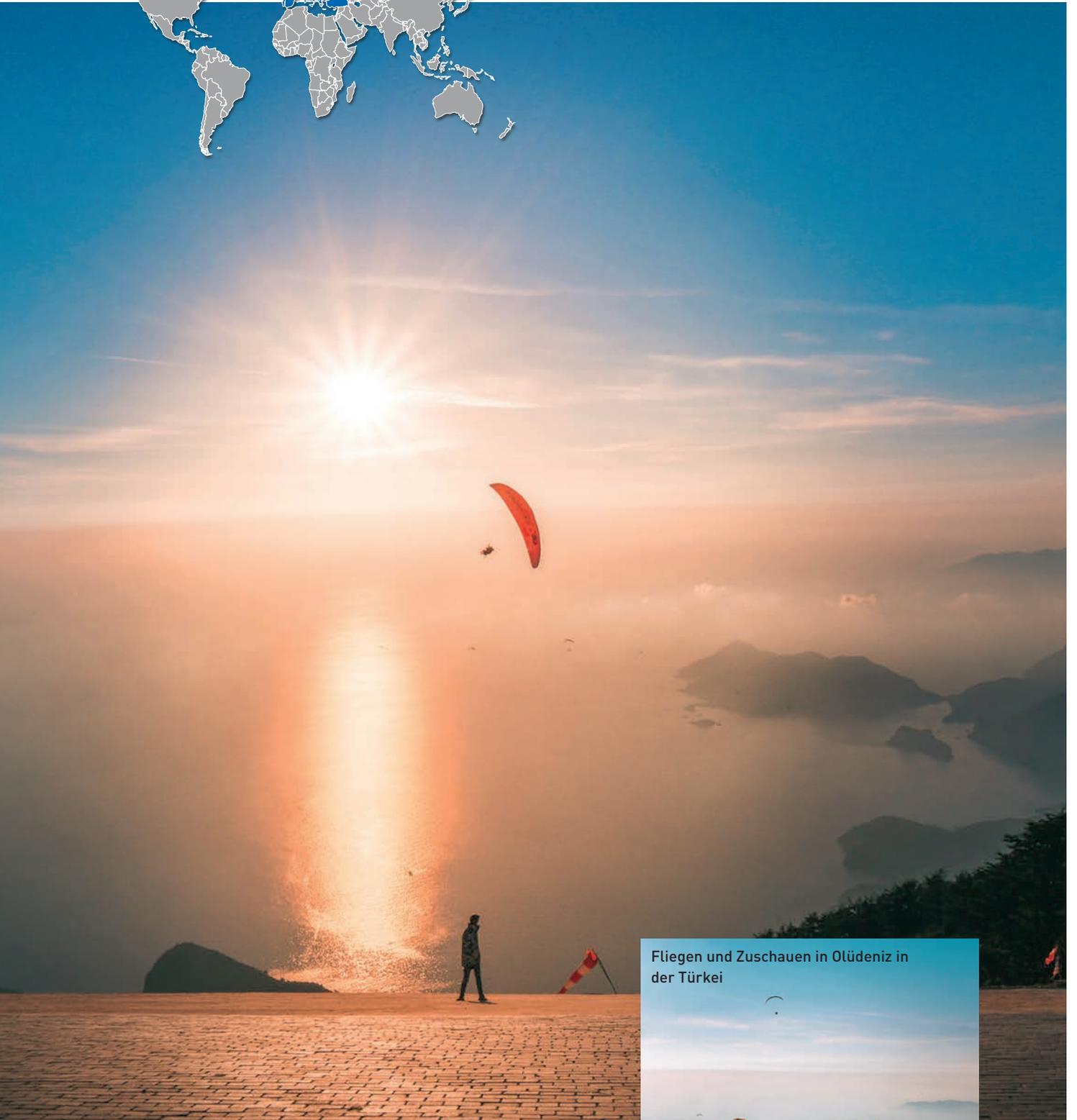
Petar Loncar stammt aus Serbien, lernte dort Gleitschirmfliegen. Die ersten Jahre konnte er aus politischen Gründen das Land nicht verlassen. Als sich die Grenze öffnete, erfüllte er sich einen Traum und bereiste alle sieben Kontinente mit dem Gleitschirm.

TEXT UND FOTOS: PETAR LONCAR

Asien/Pakistan

Mit meinen Freunden Veso und Francois hatte ich dort den aufregendsten Flug meiner Karriere. Wir erreichten Höhen von mehr als 6.000 Meter am Masherbrum (7.821 m), nicht weit vom berühmten K2 (8.611 m). Der eigentliche Plan war, den Strecken- und Höhenrekord in Pakistan zu brechen. Ich glaube, er lag bei 210 km von Booni in Chitral nach Gilgit in Baltistan und bei 7.500 m Höhe am selben Tag.

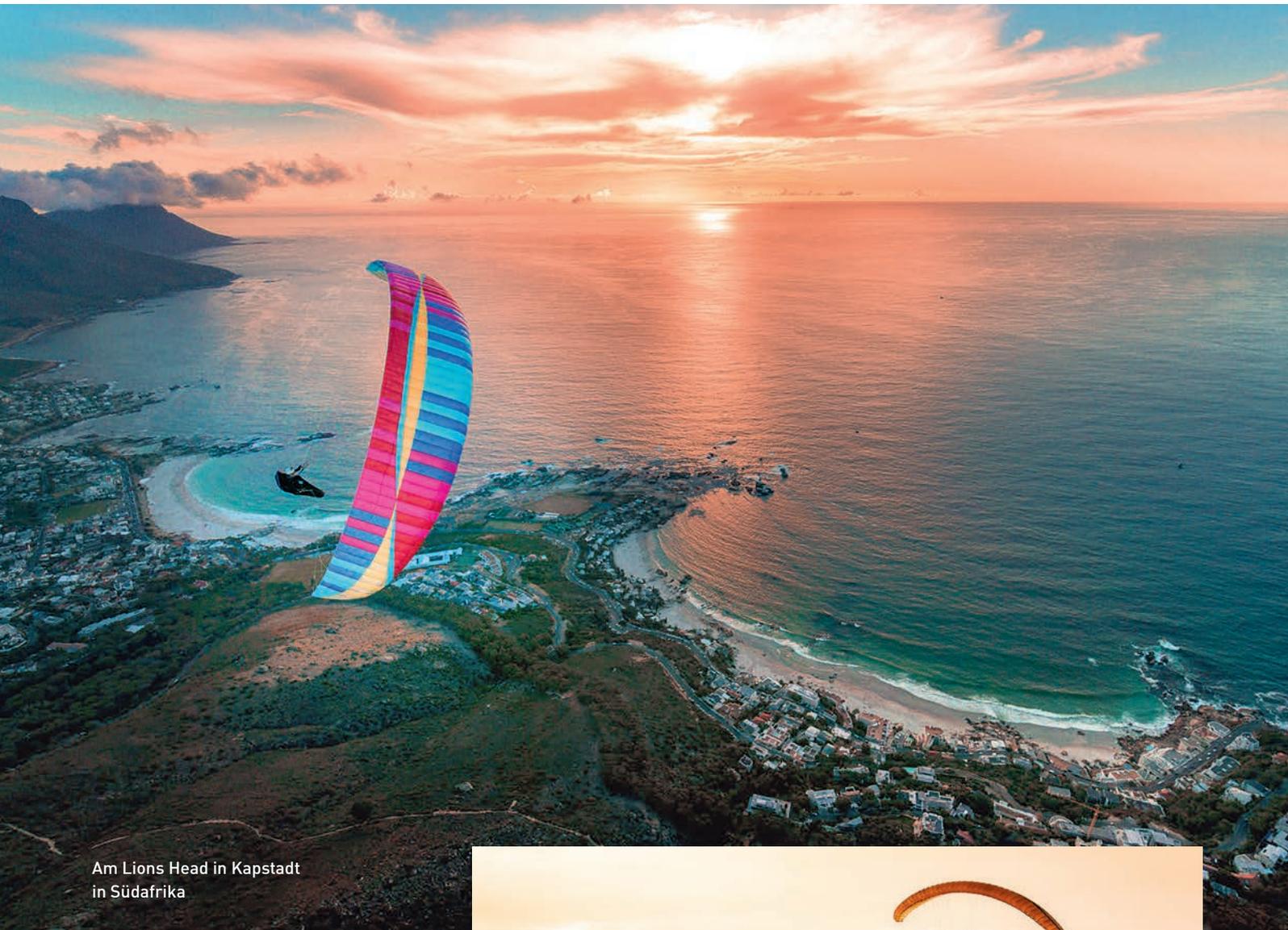




Fliegen und Zuschauen in Olüdeniz in der Türkei

Europa

Natürlich lernte ich in Europa Gleitschirmfliegen und flog in jedem Land. Das war dann auch der erste Kontinent, den ich befliegen habe. Ich lernte 2007 in Serbien fliegen. Die ersten beiden Jahre konnte ich das Land nicht verlassen wegen geschlossener Grenzen und anderen politischen Problemen. Heute nach 12 Jahren Gleitschirmfliegens habe ich 65 Länder bereist und alle sieben Kontinente.



Am Lions Head in Kapstadt
in Südafrika

Afrika

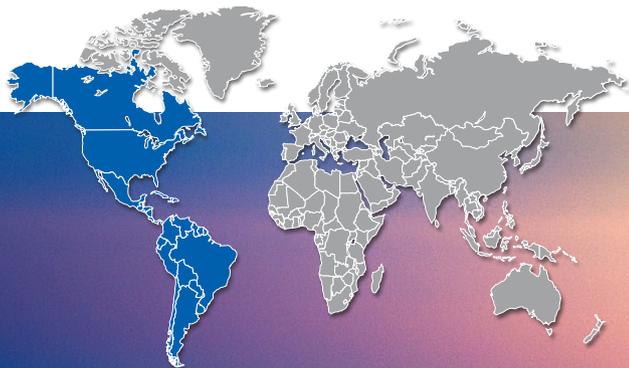
Meine erste Reise nach Afrika war mit Veso und dem Fly the Earth Team, ich glaube 2015. Wir arbeiteten an einem Filmprojekt in Namibia. Dabei flogen wir an Plätzen wie Spitzkoppe, die älteste Düne der Welt in der Nähe von Swakopmund und die Roten Dünen um Sossusvlei; außerdem fanden wir zwei neue Spots irgendwo in der Savanne.

Später bekam ich einen Job in Kapstadt, Südafrika, und hatte die Möglichkeit, an aufregenden Plätzen wie dem Tafelberg, Lions Head, Langeeban und Hermanus zu fliegen.



An der Spitzkoppe in Namibia





Fliegen über Vancouver



Nord- und Südamerika

Ich würde sagen, dass mein erster Flug auf dem nordamerikanischen Kontinent in Kanada, in Vancouver, stattgefunden hat. Denn ich weiß nicht, ob Hawaii zum nordamerikanischen Kontinent zählt. Wenn ja, dann war der erste Flug im Oktober 2014, als wir für ein Filmprojekt die paradisiische Insel der USA besuchten.

Ich war überall in Südamerika, bin fast in jedem Land geflogen und würde an die Spitze meiner Liste Iquique in Chile, Quito in Ecuador und Patagonien in Argentinien setzen.

Quito, die Hauptstadt Ecuadors, war das größte urbane Gebiet, das ich je befliegen habe. Quito besitzt einen faszinierenden Berg mit einem Startplatz auf 4.000 m, der Landeplatz liegt mitten in der Stadt.



Argentinien, Ushuaia (Fin del mundo)

Antarktis, Port Lockroy



Australien-Antarktis

Den letzten Kontinent Australien schaffte ich am 6. März 2019; ich kam von Kapstadt, fuhr vom Flughafen direkt nach Stanwell Park in der Nähe von Sydney und machte einen Flug voll im Jetlag. Ich fühlte mich privilegiert und war so glücklich, dass ich meinen Traum verwirklicht hatte. Aber richtig begreifen konnte ich es noch nicht.

Ich hob über der sagenhaften Landschaft der Antarktis ab. Unfassbar, dass mir das vergönnt war.

Wenn ich alle meine Abenteuer zusammenzähle, ist das ohne Zweifel das komplexeste und schwierigste, es ging weit darüber hinaus, was ich jemals tat.

In allen Kontinenten zu fliegen – das kostete mich eine Weile, exakt elf Jahre und elf Monate!



In Manilla, Australien



Antarktis, Paradise Bay



Das Lauterbrunnen-Tal bietet nicht nur Jungfrau-Besuchern und Basejumpern eine herrliche Kulisse. Gleitschirmflieger kommen ebenfalls auf ihre Kosten.

Grüezi Zäme im Berner Oberland

Im Hochsommer sammelt sich die Hitze in den tiefen Tälern der Alpen. Hier hilft also nur eine Flucht nach oben und da bieten die Schweizer Alpen schier unendliche Möglichkeiten.

TEXT UND FOTOS: VERONIKA ROJEK-WÖCKNER & WWW.WOECKNAIR.DE

Wildstrubel im malerischen Simmental

Zu Besuch im Berner Oberland kommt man nicht umhin, einen der vielen wunderschönen Berge hinauf zu laufen und anschließend ins Tal zu fliegen. So starteten wir an einem hochsommerlichen Tag recht spät um 9 Uhr zu unserem 3.000er-Abenteuer.

Es gibt beim Hotel Simmenfälle einen kostenpflichtigen Parkplatz oder Richtung Kiosk Hasenweide (1.105 m) einige kostenfreie Parkplätze im Wald. Zu den Simmenfällen gelangt man auf zwei Wegen. Der schönere Weg führt direkt die Simme entlang Richtung Siebe Brünne und man kann unterwegs aus nächster Nähe die Schönheit der Wasserfälle genießen. Leider hat sich einige Tage vor unserer Ankunft der Favergesee auf dem Plaine-Morte-Gletscher komplett entleert, wobei eine nicht unerhebliche Menge Wasser über die Simme abgeflossen ist. Der Wasserstand war in Lenk zwar nicht dramatisch, jedoch wurde da

bei der Weg über die Simme zur Barbarabügg zerstört. Wir mussten also dem eher unspektakulären Wirtschaftsweg den Berg hinauf folgen.

Nach ca. 30 Minuten erreicht man das Rezlialpli/Siebe Brünne (1.402 m), das von großen grünen Weiden umgeben ist. Hier steht man direkt unter der Flueschafwand, die steil in den Himmel ragt. Im Tal ist es noch recht duster, während sich am schneebedeckten Gipfel des südwestlich gelegenen Wildhorns die Sonne spiegelt. Im Zickzack geht es zuerst einen Wanderweg zur Wand hinauf, wonach ein kurzer steiler Steig folgt.

Den Flueseelifall querend, muss man hier dann nochmal 600 Höhenmeter überwinden, um zum türkisblauen Flueseeli (2.045 m), wo sich große Forellen tummeln, zu gelangen. Man hält sich hier Richtung Südwesten und steigt die ersten paar Serpentinaugen im Geröll auf. Hier muss man die Augen offenhalten, da sich der Weg auf ca. 2.250 m gabelt. Es gibt kein Schild, man hat jedoch zur linken Hand auf dem Fels eine Kenn-

zeichnung in Rot, die auf den Wildstrubel verweist.

Man gelangt in eine schier endlose Gerölllandschaft und quert den als Rote Steine bezeichneten Bergausläufer südlich. Es geht dann immer wieder auf und ab, aber der Blick auf den imposanten flachen und spaltenarmen Plaine-Morte Gletscher entschädigt. Im Südwest-Zipfel des Gletscherplateaus glitzert die Bergstation Pointe-de-la Plaine Morte und irgendwo dort fehlte auch der Favergesee.

Am Vormittag war der Himmel noch absolut wolkenfrei. Erst als wir die Südflanke des Wildstrubels und den vermeintlichen Endspurt erreichten, bildeten sich langsam Wolken, nur in der Ferne auf der Südseite des Les-Faverges-Kamms.

Angesagt waren für den Flugtag rund 20 km/h Westwind auf 3.000 m, der Gradient über das Höhenprofil nicht hoch und abnehmend Richtung Nachmittag. Vom Gipfel kann man fast in die vollen 360° starten und der Startplatz ist einfach, so dass etwas stärkerer Wind nicht allzu kritisch sein sollte.



↑ Ein Panorama-Rückblick zum Flüeli-see, wobei der Wildstrubel sich hinter den Wolken versteckt.

← Über den Wolken zu fliegen, hat auch mal etwas.

↓ Feines Schiefergeröll und eine flach abfallende Kuppe ermöglichen einen entspannten Start.



Die letzten 300 Höhenmeter wurden wir proportional zum Luftsauerstoffgehalt immer langsamer. Alex plagten bereits leichte Kopfschmerzen und da hilft nur ausreichend trinken und ein 8.000er-Schritt. Gegen 13.30 Uhr standen wir dann endlich auf dem flach abfallenden Geröllbuckel (3.244 m), von dem man Aussicht auf den Wildstrubelgletscher im Osten, das Simmental im Norden, das Wildhorn im Westen und den Plaine-Morte-Gletscher im Süden hat. In weiter Ferne erahnt man gen Süden auch die Silhouette des Matterhorns: gigantisches Panorama also!

Am Gipfel drehte der Wind je nach thermischer Ablösung ein wenig, jedoch kam er tendenziell aus SW und zwar mit Windstärken < 10 km/h. Um ca. 14 Uhr jedoch schossen direkt in unsere Wunschflugrichtung

plötzlich die Wolken wie die Pilze aus dem Boden. Und zwar unter uns. Wir standen direkt am Gipfel und von Süd bis Nord blockierte eine Wolkenwand die Weitsicht. So standen wir startbereit und warteten. Es rissen immer wieder kleinere Fenster auf, blieben jedoch vorerst nicht ausreichend lange offen. Nach einer guten Viertelstunde jedoch die Chance! Die Wolke auf SW löste sich fast komplett auf und wir konnten end-

lich starten. Vorbei an den Roten Steinen ging es also nordwärts über den Flueseeli. Einen kurzen Abstecher über den Gletscher trauten wir uns doch nicht. Thermisch gesehen war es trotz der Wölkchen nicht spannend und so segelten wir entspannt über diese wunderbar brachiale Landschaft. Mit enormer Höhe glitten wir zur Rägeboldshore und dem Metschstand, der sich westlich vom Adelboden befindet und auch mittels

HIKE+FLY HINWEIS

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.



↑ Die Silberhornhütte ist wirklich herzlich und einen Besuch auch für Wanderer wert. Oben: Der Zustieg erfordert Trittsicherheit und gestaltet sich durch leichte Kletterei spannend. Die Aussichten sind tiptop! Rechts+unten: Der südliche Startplatz ist etwas für jedermann, nur morgens muss man mit kalt-abfließender Gletscherluft rechnen. Der Heli-Verkehr in der Region ist auch nicht zu unterschätzen, also Augen offen halten.



Bergbahn von lokalen Fliegern gerne besucht wird. Dort fanden wir dann auch tatsächlich noch thermischen Anschluss.

Die Landung ist unproblematisch. Man kann bei der Talstation der Lenkbahn auf dem offiziellen GS-Landeplatz landen oder auch auf der Wiese nördlich des Campingplatzes. Im Tal selbst soll es wohl in der Regel nicht zu starken Talwind geben, was bei uns auch der Fall war. So standen wir megahappy wieder am Boden und freuten uns auf weitere Abenteuer in der Schweiz – gigantische Tour.

Fazit: Wem knapp 2.200 Höhenmeter in einem Rutsch nicht zu viel sind, der kann hier eine traumhafte Landschaft und einen spektakulären Hike & Fly erleben. Der Berg ist von Einheimischen häufig besucht und bei entsprechender Kondition gut mach-

bar. Unterwegs gibt es bis auf das Rezialpli keine Einkehrmöglichkeit, also sollte man genug Proviant mit auf den Weg nehmen. Ansonsten kann man in jede Richtung starten, wobei der Nordstart etwas kürzer ist und man beim Start auf Ost besser zum Joch zwischen Wildstrubel und Mittelgipfel steigt.

Die Silberhornhütte legt sich zu Füßen der Jungfrau

Die spektakuläre Natur in und um das Lauterbrunnental ist durchaus bekannt, so entstehen auch die hohen Besucherzahlen an den Trümmerbachfällen. Am Ende des Tals hat man jedoch wieder seine Ruhe und so stiefelten wir Richtung Schwarzmönch am Fuße der Jungfrau. Da weder Wind noch Thermik angesagt waren, starteten wir gemüt-

ANZEIGE

PARA-SERVICE 

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

independence

paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo²
EN B



GRASSHOPPER
LTF/EN A

GLEITSCHIRME



TRIGON

RETTUNGSSYSTEME



INNOVATION

GURTZEUGE



HI-TEC

ZUBEHÖR

lich um 8 Uhr beim Parkplatz in Stechelberg (knapp 920 m) und folgten den Schildern zur Rottalhütte. Man kann von dieser SAC-Hütte übrigens auch mit dem Gleitschirm starten, wobei wir uns den Flug über den Rottalglentscher für das nächste Mal aufsparen wollten. Das erste Stück des Weges verläuft unterhalb von Gesteinsstufen durch den Wald - man befindet sich im nett bezeichneten Trooligen Graben.

Auf 1.500 m passiert man das erste Mal den Schafbach und hat endlich Aussicht ins Tal und die Gletscher unterhalb des Gletscherhorns bis hin zum Tschingelhorn und natürlich dem Tanzbödeli gegenüber. Oberhalb der Baumgrenze läuft es sich viel schöner und wir trafen närrische-bumsfidele Schafe. Den Blick auf die Westflanke der Jungfrau gerichtet, stiegen wir auf direktem Wege den Schafbach entlang den Berg hinauf. Völlig im Trott versunken, haben wir „Bim Chalten Brunnen“ die Abzweigung zur Silberhornhütte verpasst.

Hier quert man den Hang und muss über einen kurzen Felsgipfel kraxeln, wobei alles kein Drama ist. Weil's so schön war, gab es hier auf knapp 2.100 m unsere Brotzeit, bevor wir uns in den recht steilen Quergang unterhalb der Wart wagten. Hier ist Trittsicherheit gefragt und große Vorsicht bei Nässe. Da ist nicht viel mit Verschnaufen, weil es im sehr steilen Schrofengelände weiter geht. Auch an dieser Stelle ist wieder Konzentration gefragt, da die Wegmarkierungen nicht immer auf Anhieb sichtbar sind und man sich schnell verkletern kann. Das letzte Stück ist mit einer Kette gesichert, wobei hier keine Absturzgefahr mehr herrscht. Auf 2.325 m ist der schwierigste Teil des Weges dann aber geschafft und man befindet sich unter dem westlichen Ausläufer des Silberhorns, dem Fellenbergflieli.

Hier läuft man dann wieder über eine flache Wiese, bis man das flach plattige Strählblatti erreicht. Eine wirklich eindrucksvolle und abwechslungsreiche Natur. Als Fan des Kargen war ich hochauf begeistert. Leider sind nur noch Spuren der früher wohl imposanten Gletscher übrig und wir genossen das Panorama mit einem lächelnden und einem weinenden Auge.

Oberhalb des Mattenbach kommt man nochmal in einen Steinschlag-gefährdeten Bereich, den man schnell passieren sollte. Die Aussicht auf die Rotbrätthoren und den Schwarzmönch entschädigen jedoch für die

Eile und dann gibt es nur noch eine nasse Rutschpartie zu bewältigen. Der Felsriegel ist im Querstück mit einer massiven Eisenkette und im senkrechten Teil mit einer Leiter entschärft. Da es hier permanent feucht ist, muss man bissl auf den Tritt achten. Sobald man dann auf dem Vorsprung steht, ist die Silberhornhütte (2.663 m) zum Greifen nah.

Das letzte Stück zur Mini-Hütte geht über flache Platten, die die Vorfreude auf das Starten nur noch steigern. Und dann standen wir bei der Hütte und uns präsentierte sich der phänomenale Blick vom Giesengletscher über den Guggigletscher bis hin zum Eigergletscher. Die Bahn knattert über die Kleine Scheidegg und Rush Hour in der Luft - 3 AirGlacier Hubschrauber am hin und her fliegen. Wir sind beeindruckt und sehen das Suchtpotential dieser Kulisse.

Die Silberhornhütte ist nicht bewirtschaftet, aber ganzjährig geöffnet. Es gibt sogar Getränke (zumindest im Sommer), die über eine Kasse des Vertrauens bezahlt werden. Wenn es Bier gegeben hätte, dann wären 5 CHF schon ein Schnäppchen gewesen. Wir genossen einfach die Aussicht und freuten uns über die immer wieder spürbaren Ablösungen aus SSW.

Man kann hier Richtung Scheidegg in nördliche Richtung oder in S-SW-Richtung starten. Vom Strählblatti kann man auch problemlos auf West starten. Starten kann man vom offiziellen Heli-Landeplatz, wo man feinen Schotter auf glatten Platten vorfindet. Der Startplatz ist unkompliziert und auch bei Nullwind perfekt. Ein Hinweis: Ein Start am Vormittag kann in die Hose gehen, da kalte Luftpakete, die vom Silberhorngletscher runterrutschen, einem den Strich durch die Rechnung machen können.

Wir wollten nicht allzu lange warten und brachen auf Richtung Startplatz. Just in dem Moment tauchte ein AirGlacier-Heli aus dem Nichts auf. Wir blieben natürlich wie angewurzelt stehen und wussten nichts so recht mit dem Luftfahrzeug in 20 Meter Entfernung anzufangen. Der Heli landete einfach da, wo wir vor 30 Sekunden noch unsere Schirme auslegen wollten. Super timing.

Wie zwei Schafe standen wir in der Gegend herum und warteten darauf, dass etwas passiert. Und es passierte. Der Co-Pilot lud zwei Paletten Bier und eine Palette Limonade aus dem Heli, während der Pilot wild Richtung Alex gestikuliert. Ok, wenn ein Hubschrau-



INFOS

Fluggebiete Berner Oberland

Schweiz	Wildstrubel
GPS (Berg)	46.400344, 7.528633
GPS (Tal)	46.426515, 7.47653
Höhe Startplatz [amsl]	3244
Aufstiegsvarianten	Vorbei an den Simmenfällen geht es zum Restaurant Siebenbrunnen hinauf. Von dort auf geht es auf einen Steig bis zum Fluhseeli. Von hier aus durch Geröllwüste Richtung Gletscher und kurz vorher links hoch zum Wildstrubel.
Startplatz	Direkt am Gipfelkreuz gibt es eine riesige flache Fläche. Ohne Schnee findet ihr dort leichtes Geröll bis scharfkantige Platten. Insgesamt ein einfacher Startplatz.
Flughinweise	Je nach Höhe der Wolkenbasis kann Wolkenbildung vor allem im Sommer ab Mittag ein Thema sein.
Landeplatz	Viele grüne Wiesen / Wind aus Nord
	Silberhornhütte
GPS (Berg)	46.549020, 7.933635
GPS (Tal)	46.555987, 7.902234
Höhe Startplatz [amsl]	2660
Aufstiegsvarianten	Von Stechelberg zunächst über den Hüttenweg der Rottalhütte bin zum signalisierten Abzweig auf etwa 2000 amsl folgen. Ab hier den weiss-blau-weissen Markierungen folgen. Schwierigkeit: T5.
Startplatz	Steinig, flach und verhältnismäßig großer Startplatz der dann nach über 100 m an einer Gesteinsstufe endet. Nordstartplatz ist kleiner und steiler.
Flughinweise	Intensiver Hubschrauberverkehr
Landeplatz	Offizieller Landeplatz an der Schilthornbahn / vorwiegend Nord

ber-Pilot dich zu sich zitiert, gehst du hin, oder? Also lief Alex zum Hubschrauber, es wurden Informationen ausgetauscht. Alex duckte sich. Der Hubschrauber hingegen hob ab und flog filmreif Richtung Rottal davon.

Die Moral der Geschichte: Der Co-Pilot war wohl etwas zu faul, die Paletten selbst in die Hütte zu schaffen und Alex war überglücklich, den AirGlacier-Praktikanten zu spielen. Bevor wir danach die Schirme auslegten, schauten wir uns ganz genau um, nicht, dass die noch eine Palette Cracker vergessen haben... Bei einer leichten Brise ging es für uns dann ohne weitere Unterbrechungen in die Luft. Gelandet sind wir am offiziellen Landeplatz bei der Bahn zum Schilthorn.

Hinweis: Südwestliche Flanke des Schwarzmönchs ist eine ganzjährige Wildruhezone. Die Einschränkung beschränkt sich auf Basejumper und Speedflyer. Für jene gilt das Verbot zu starten, zu landen und abzusetzen. Demnach bitte auch beim Gleitschirmfliegen hangnahe Flüge oberhalb von 1.200 m vermeiden, um die Wildtiere nicht zu stören.

Fazit: eine Hammer-Tour, die einen zu den Füßen der Großen Schweizer bringt. Die Aussichten sind gigantisch und der Startplatz ein Traum. Wer noch das Glück hat, einen Besuch der AirGlacier zu erleben, dessen Erlebnis kann kaum noch getoppt werden. ▽

Weitere schöne Hike & Fly-Touren im Berner Oberland findet ihr auch unter www.woecknair.de

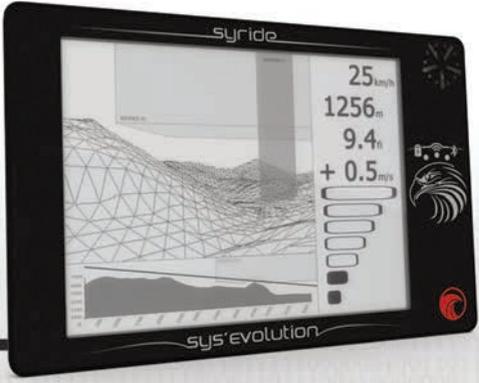
ANZEIGE



Revolution
beginnt

syride

www.syride.com





Bassano bekommt Zuwachs

Wer kennt es nicht? Über 320 Flugtage pro Jahr, mildes Klima und gute Infrastruktur. Bis jetzt gehen fast alle Flüge vom Monte Grappa Massiv vom kleinen Örtchen Semonzo del Grappa aus. Doch in dieser Saison ergänzt nun eine Initiative von einheimischen Piloten, Gastwirten und der Gemeinde Possagno das Monte Grappa Massiv um 4 weitere Startplätze und einen überaus komfortablen großen Landeplatz.

TEXT UND FOTOS: CLAUDIA TÄUBNER



↑ Auf ca. 720 und 930 Metern finden wir große Wiesen. Die ersten zwei Startplätze, an denen in Richtung Süd-Süd Ost gestartet werden kann. Im Moment sind sie noch nicht perfekt und werden noch ausgeholt.



↑ Der Startplatz Vedetta 1.476 Meter. Schon jetzt gerne befliegen Richtung West-Südwest.



↑ Der Landeplatz Possagno ist sehr groß und einfach anzufliegen. An seiner Südseite befindet sich eine Stromleitung. Daher wie immer, vorher anschauen.

Die vier neuen Startplätze erreicht man von Possagno aus in 15 Minuten per Shuttle oder privatem PKW. Possagno liegt etwa 20 min östlich von Semonzo immer der Hauptstraße Richtung Valdobbiadene nach.

Auf etwa 720 und 920 Metern präsentieren sich die ersten zwei Startplätze, an denen Richtung Süd-Süd Ost gestartet werden kann, im Moment sind sie noch nicht perfekt und werden noch präpariert. Von hier aus kann der Landeplatz Possagno im Gleitflug erreicht werden.

Den 3. Startplatz „Vedetta“ auf 1.476 Metern erreicht man nach einer Gesamt-

fahrtzeit von ca. 20 Minuten. Er bietet die Möglichkeit für Starts in Richtung West, Südwest. Das etwas steilere Gelände bietet ausreichend Platz für mehrere Schirme.

Der 4. Startplatz auf 1.440 Metern ist in Laufnähe von Vedetta oder mit dem Auto ebenfalls in ca. 20 Minuten zu erreichen. Gestartet werden kann in Richtung Süd Süd-ost. Gelandet wird auf einem riesigen Landeplatz in Possagno. Der Landeplatz liegt auf 245 Metern. Um diesen Platz zu ermöglichen, hat die Gemeinde sogar die Stromleitung in Nähe des Landeplatzes unter die Erde verlegen lassen. Bei den meist vorherrschenden thermischen Bedienungen und

→ Selfie am Süd-Südweststart auf 1.440. Im Hintergrund die Kapelle vom Vedetta, dem West-Südwest Start.



einer leichten Westströmung sind so kleine Streckenflüge kein Problem. Direkt neben dem Landeplatz gibt es die Möglichkeit zu campen. Bisher ist der Campingplatz nur eine Wiese ohne Sanitäreinrichtungen und Strom. Kein Komfort, aber die Infrastruktur ist gerade erst im Aufbau, dafür kostenlos. Noch in diesem Jahr soll ein Sanitärcontainer bereitgestellt werden. Auch der sehr beliebte Startplatz Pannetone ist von Possagno aus in ca. 35min zu erreichen. Südöstlich ganz in der Nähe liegt der große Landeplatz Fietta s. Info.

Da wir schon einmal bei den Kosten sind, mit dem Shuttle kostet die Auffahrt 8-10 Euro. Einen Shuttleservice gibt es bereits. Natürlich nicht in der gleichen Frequenz wie in Semonzo, aber bei diesen Abflughöhen und den thermischen Möglichkeiten ist das auch nicht unbedingt nötig. Im Gegensatz zu Semonzo wird hier in Possagno nicht die obligatorische flycard mit einer Jahresgebühr von 41 Euro fällig. Possagno selbst bietet auch seinen Gästen ohne Camper und Wohnmobil gute Möglichkeiten zum Übernachten.

B&B Relief, Possagno Via Campestrino, 31054 Possagno TV Mob: +39 333 759 9976
 B&B Mariposa, Via Sotta 33, Possagno, Mob: +39 328 5690325
 Casa Daisy, Castelcucco (TV) 347 2551343 - 327 3661453
 Hotel Canova Sport & Relax, Via Ronche, 10 - Cavaso del Tomba + 39 0423 562561
 Country House Cunial, Via Strade Nuove 2, 31034 Cavaso del Tomba +39 335 8178924
 Bed and Breakfast Valdeator, Via Santa Giustina 1, 31030 Castelcucco
 Agriturismo B&B Casa Mela, Via IV Novembre, 32/b, 31017 Paderno del Grappa +39 348 868 9022

Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt. Das Restaurant in der Dorfmitte Trattoria La Pesa wird von Armando, der früher das Restaurant an der Drachenrampe Al Puppolo betrieb, geführt. Er ist selbst Flieger und freut sich auf den Flugbetrieb. Auch weitere Lokale und Restaurants liegen in Possagno.

Bar Trattoria La Pesa, Via Antonio Canova 81, Possagno +39 327 626 7763
 Pizzeria Trattoria Olivi, Via Olivi 22, 31054 Possagno Tel. +39 0423 544716
 Bar Osteria Roero, Via Molinetto 22, 31054 Possagno Tel. 0423 544484
 Valleverde, Via Cioppe 1, 31054 Possagno Tel. 0423 538698
 Locanda alla posta, Piazza XIII Martiri 13, 31034 Cavaso del Tomba Tel. 0423 543112
 Trattoria da Miet, Via General Angelica 33, 31034 Cavaso del Tomba Tel. 0423 563644
 Malga Archeset, Via Strada delle Malghe 3, 31054 Possagno Tel. 0423 567266

Possagno selbst ist ein kleiner Ort mit ca. 2.000 Einwohnern. Possagno ist der Geburtsort des Bildhauers Antonio Canova. Dieser ließ oberhalb der Gemeinde den Tempio Canoviano errichten. Eine Pfarrkirche, der eine Vorhalle nach dem genauen Vorbild des Parthenon auf der Akropolis von Athen vorgebaut ist. Der Kirchenraum kopiert das Pantheon in Rom.

Sehenswert ist auch die zu einem Museum umgestaltete Werkstatt des Künstlers, die Gypsotheca Museo Canoviano.

Francesco Chiomento, ein einheimischer Pilot, ist Mitinitiator des neuen Fluggebietes. Er bietet Shuttlefahrten und Einweisungen in das neue Gelände an. Francesco spricht perfekt Englisch und ist ein zuverlässiger und erfahrener Begleiter in Sachen Fliegen.

Insgesamt hat man den Eindruck, dass sich in Possagno alle auf den Flugbetrieb und die Flieger freuen. Ich fühle mich sehr willkommen. Zudem denke ich, wenn man schon mal in Bassano ist, lohnt sich ein Besuch im neuen Fluggebiet allemal. ◀



© Outdooractive Kartografie - Geoinformationen © Outdooractive - © 1994-2019 here. All Rights reserved.

ANZEIGE

INFOS

zum Fluggebiet Possagno

Meeting Point / Parking am Pantheon
(45.8579271, 11.8783108)

Süd Ost Start 1.440 m
(45.883015, 11.850032)

Landeplatz mit Parkplatz 245 m
(45.8499035, 11.8804529)

West Start 1.476 m
(45.8814185, 11.8412440)

Die südliche Grenze sind Weinreben
dort sind Stromleitungen ACHTUNG!!

Weitere Startplätze kann Francesco
zeigen, die unteren Startplätze sind
noch nicht präpariert, dort werden
noch Bäume gefällt.

Landeplatz Fietta mit Parkplatz
(45.8385708, 11.8510160)

Die östliche Grenze ist eine Straße
dort sind Stromleitungen ACHTUNG!
Platz ist auch sehr groß

An den Startplätzen kann geparkt
werden, allerdings wäre es gut, wenn
der Berg von Autos freigehalten
würde!

Abzweig zur Auffahrt
bei Pizzeria Basso

(45.8654805, 11.9104846)
Die Straße ist recht eng, für Camper
nicht empfohlen. Ok für Shuttle Bus.

In jedem Fall empfehle ich zunächst
für die Orientierung den Shuttle und
die Hilfe von Francesco in Anspruch
zu nehmen. Francesco spricht sehr
gut englisch.

Abzweig Militärstr.
(45.8512554, 11.8726923)

Francesco Chiomento +39 3405889081
email: chiomento47@gmail.com

Trattoria Miet 860 m
(45.8829463, 11.8848433)



NEU

3G
SD series



www.flymaster.de

Unterstützt durch
Flymaster



PARAGLIDING
WORLD CUP

FLYMASTER SIM
powered by Vodafone

3G
READY

A group of people is gathered on a rocky mountain ridge. In the foreground, a green hang glider is mounted on a tripod. The group consists of several individuals, some looking towards the horizon. The background features a vast valley with a town and a winding road, partially obscured by a layer of white mist or low clouds. The sky is a deep blue with scattered white clouds.

Eine Flugschulreise der
besonderen Art

ARGENTINA!

Volar y sueño

Fünf Drachenflieger, eine Gleitschirmfliegerin, ein gemeinsamer Traum: Einmal im Leben mit Condoren fliegen. Im Januar 2019 bricht die #bestetruppeever mit Drachenfliegen Tegernsee nach Argentinien auf, um diesen Traum wahr werden zu lassen. Zwei Teilnehmer lassen die Reise Revue passieren.

TEXT UND FOTOS: KLAUS WILLMANN UND ELISBETH KÖNIG

Argentinien aus Sicht eines erfahrenen Drachenfliegers

Schon vor Jahren sah ich beim Coupe Icare in Frankreich, traurig, zerzaust und mit einem Lederriemen um die Fänge, apathisch auf einem Holzklotz sitzend, den Legendenvogel aus dem südamerikanischen Volkslied El Condor pasa. Das Bild dieses Vogels ging mir lange nicht aus dem Kopf. Zufällig stolperte ich dann über einen lässig geschriebenen Reisebericht über Argentinien auf der Homepage von Drachenfliegen Tegernsee. Kurz darauf war die Reise auch schon gebucht, meine drei Wingmen musste ich nicht lange überreden. Witzig daran war, dass wir lange nicht wussten,

wer sich noch trauen würde, die zwei übrigen Plätze in der Reisegruppe zu besetzen. Wir machten uns einen Spaß daraus, uns vorzustellen, wer da wohl noch mitkommen würde. Die lustigste Variante davon war: „Stellt euch vor, da gehen noch zwei – nette – hübsche – junge – Drachenfliegerinnen – mit...“ Da waren ja allein bei diesem Gedanken schon mindestens fünf schwere Fehler zu finden!

Es bedarf schon einiges an Entschlossenheit, oder vielleicht auch nur genügend Naivität(?), sich mit Drachen zu einer Gruppenreise nach Südamerika aufzumachen. Ich habe noch nie im Leben zuvor



das Alu- und Carbonzeug mehrfach seziert, dann gewogen, auseinander- und wieder zusammengeschaubt, mit Verpackungsmaterial ummantelt, verpackt, verschweißt, verklebt, aufgeladen, abgeladen, durch Röntengeräte geschoben, über Transportbänder begleitet, Zöllnern mit Händen und Füßen erklärt, dass das keine Kriegswaffe ist und somit auch kein absehbarer Angriff auf die argentinische Regierung erfolgen wird...

Ehrlich gesagt, die Drachenbruderschaft taunte nicht schlecht, als sich schon nach dem Einchecken an der Fliegerbar im Frankfurter Flughafen herausstellte, dass



↑ Im Uhrzeigersinn:
 Staunendes Flughafenpersonal beim Einchecken der Drachen
 Endlich - Thermikkreisen mit einem Condor
 Tolle Harmonie in der Fliegertruppe von Christian
 Fliegen am Aussichtspunkt der Condore



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



sich hier eine Hammertruppe am Tresen getroffen hat und es auf gar keinen Fall Streitereien über die Art des Landegetränkes geben würde. Die Drachenschwestern waren fast tatsächlich so wie wir uns das in unserer lustigsten Vision vorgestellt hatten – nur noch viieel toller! Angekommen in Buenos Aires: auschecken, Drachen verladen und nach rasanter Taxifahrt den Transporter abholen, Drachen reanimieren, und dann noch ein Mini-Touri-Programm in Buenos Aires heruntergerissen, um dann gleich am nächsten Morgen nach Merlo zu fahren. Hier zieht sich der Gebirgszug der Sierras de Córdoba von der im Westen gelegenen zentralargentinischen Provinz Córdoba nach der Provinz San Luis. Dann ging es auch endlich zum Fliegen. Nach dem Abchecken von möglichen Landeplätzen fuhr uns Christian auf den Flugberg El Mirador de los Condores, was so viel bedeutet wie: der Aussichtspunkt der Condore. Durch ein kleines Wolkenfenster, sogar mit leichtem Wind von vorne haue ich mich raus und hangel mich dann an der

tiefliegenden Basis entlang ins Flachland. Bei meiner ersten Landung in Argentinien stand mir dann allerdings erst ein Pferd und gleich darauf ein Ka(c)kteenbusch im Wege, sauber drüber gestallt und schon war der erste Bügel unbrauchbar geflogen. Na super, das fängt ja gut an. Nur noch eine Kugel im Lauf... Tatsächlich konnten wir im Laufe der Tage einige recht gute Flüge raushauen. Alle kamen immer irgendwie zum Fliegen. Das Gelände ist einmalig schön. Der langen Kante entlang zu folgen, mit ihrem wirklich beeindruckenden Plateau und dem am Fuße der Kante anschließenden, unendlich wirkenden Flachland, das war einfach nur fantastisch. Die Vegetation, der Untergrund und Felsstrukturen wechselten immer wieder abrupt auf dem Rücken der Kante und machten das thermische Fliegen nicht ganz einfach, aber interessant und lehrreich. Ein guter Tipp ist hier sicher, recht früh zu starten, da aufgrund der Topographie das vorgelagerte riesige Flachland, sehr früh beginnt, Luftmassen aus dem Westen abzusaugen.

Daraus erfolgt dann ein Überströmen des Gebirgszuges, was man am Startplatz deutlich als dauerhaften Rückenwind zu spüren bekommt.

„Atracción, Alemania, ala Delta!“, war immer wieder unser gemeinsamer Schlachtruf, um bei der von den Argentinern schleunigst eröffneten neuen Mautstelle am Fuße des Berges gebührenfrei durchzuraschen, was die Burschen augenzwinkernd ziemlich lustig fanden. Überhaupt haben wir selten nettere Menschen getroffen als in Argentinien.

Der letzte Flug von mir wird allen noch lange in Erinnerung bleiben. Es gab schon deutliche Anzeichen von Überentwicklungen. Nach geraumer Zeit holten mich dann aber die Überentwicklungen auch im Flachland ein. Mal wieder zu langsam. Ich flog dann noch eine gute Strecke tief zurück. Einen Funkspruch setzte ich schnell noch ab, wo man mich ungefähr einsammeln könnte, mit der Bitte, ein paar kühle Landebiere einzupacken. Kurz darauf befand ich mich auch schon im Endan-



LEAF24
EN-B



DELIGHT3
XC GURTZEUG

WWW.SUPAIR.COM

DESIGNED
IN ANNECY



flug über einer unendlich großen grünen Fläche. Doch was war das? Beim Näherkommen entpuppte sich das Miststück von Wiese als eine Anbaufläche von hohem Bewuchs! Für einen Drachenflieger ist das dann nicht wirklich erfreulich. Auf alle Fälle knallte ich bei sengender Hitze in die mannshohe Botanik. Etwas benommen stellte ich mich wieder zurück auf die Füße. Der Trinksack war auch schon seit geraumer Zeit leer. Keine Ahnung, wie ich hier aus diesem Feld herausfinden würde. Nach ein paar Minuten hörte ich ein Geräusch, das wohl zu einem Panzer einer paramilitärischen Einheit gehörte, denen grad ihr illegales Drogenanbaufeld aufgefliegen ist. Mit dieser Einschätzung lag ich aber richtig daneben. Drei Gauchos mit einem wohl aus dem Fahrzeugmuseum entwendeten Truck walzten das Grün nieder. Sie stiegen etwas verwundert aus und wollten diesen komischen Vogel mal aus der Nähe betrachten. Sie hatten frisches Obst dabei, Wasser und ein sooo breites Grinsen. Flavio, Claudio und Manuel, ein Trio wie aus einem 60er Jahre Film entliehen. Gemeinsam haben sie mir dann geholfen, den Drachen abzubauen und aufzuladen. Auf dem Dach sitzend fuhren sie mich aus dem Feld und noch ein gutes Stück zurück. Hier lotste ich dann meine Buddys her, die allesamt mit im Rückholbus waren.

Ach ja, eines noch. Der Condor lebt da wirklich. Was für ein Traum und Erlebnis, von diesem Vogel dann doch bei jedem Flug begleitet zu werden.

Willi (Klaus Willmann)

Argentinien aus Sicht eines Hanggliding Rookies

Argentinien also. Ich hatte 2018 viel von dieser betreuten Flugreise nach Südamerika gehört. Fliegen mit Condoren, beste Voraussetzungen für tolle Streckenflüge – aber ist das auch das Richtige für einen Anfänger?

Als frischgebackene Drachenpilotin hatte ich letztes Jahr immerhin 40+ Flüge, oder vielleicht besser: Starts und Landungen, und musste dabei feststellen, dass das Lernen nach der Ausbildung weitergeht. Dennoch reifte über die Monate der Gedanke in mir, dieses Abenteuer zu wagen. Nach ein paar Gesprächen mit Christian, Fluglehrer bei Drachenfliegen Tegernsee (www.drachenfliegen-tegernsee.de) und Leiter der Reise, fasste ich den Entschluss, mich der Gruppe anzuschließen. Anfang Januar ging es los in den argentinischen Sommer und es sollte genau die richtige Entscheidung sein, um den nächsten Schritt in meinem Drachenfliegerdasein zu machen.

Wenn Drachen reisen...

Frage Nr. 1: Wie um alles in der Welt schafft es mein Fox heil über den Atlantik? Hier tat sich eine ganz neue Dimension von Sperrgepack auf. Zunächst kurz- und dann mit Styropor und viel Luftpolsterfolie stoßfest verpackt – mit gemischten Gefühlen schickten wir so unsere fünf Drachen auf das Gepäckband und freuten uns sehr über das Wiedersehen in Argentinien.

Nach Zwischenstopp in Buenos Aires ging es noch einmal ca. 800 km nach Car-

pinteria in der Provinz San Luis weiter, unserem eigentlichen Reiseziel. Mehr als zehn Stunden Autofahrt im Minibus – viel Zeit, um die Reise-Buddies besser kennenzulernen und Geschichten über das Fliegen und das Leben auszutauschen. So langsam festigte sich mein Gefühl, das sich beim ersten Treffen am Frankfurter Flughafen bereits angedeutet hatte: Diese bunt zusammengewürfelte Truppe aus fünf Drachenfliegern und einer Gleitschirmfliegerin aus ganz Deutschland würde trotz unterschiedlichster Erfahrungslevels nicht nur fliegerisch, sondern auch und insbesondere menschlich harmonieren.

Carpinteria, Provinz San Luis

In Carpinteria angekommen wurden wir in unserer Unterkunft, den Cabañas Anka, gleich wie Familie begrüßt. Zum Wohlfühlprogramm von Victor und Silvi, beide selbst Drachenflieger, gehörte unter anderem das beste Flieger-Frühstück in ganz San Luis und mit Blick auf den Startplatz fand hier gleichzeitig der allmorgendliche argentinische Wetter-Check statt, der stets auch Spielraum für Interpretation und Überraschungen bereithielt. Also: nicht entmutigen lassen und auf zur Besichtigung der drei Landeplätze vor Ort!

Zur Auswahl stehen der große Hauptlandeplatz für Drachen am Ortseingang von Carpinteria, vom Startplatz etwas südwestlich gelegen; der zweite, etwas kleinere Ausweichlandeplatz für Drachen in den nordöstlichen Ausläufern von Carpinteria und vor allem bei geringerer Gleitleistung besser zu erreichen und der Landeplatz für Gleitschirme, südöstlich und näher am Startplatz gelegen, aber nach Westen hin

- ←← Nach einer guten Landung gibt's viel zu erzählen
- ← Gemeinsames Reflektieren und Feiern am Abend

abfallend und damit für Drachenflieger etwas anspruchsvoller zu landen.

Während für die vier anderen, erfahreneren Drachenpiloten der Hauptlandeplatz gesetzt war, wurde kurzerhand der Ausweichlandeplatz zu meinem persönlichen Landeplatz bestimmt. Windfahne gesteckt, schnell noch mit den dort weidenden Kühen Freundschaft geschlossen und ab zum Mirador de los Condores mit dem nach Westen ausgerichteten Naturstartplatz, den man von Merlo aus nach einer guten halben Stunde Fahrt erreicht.

Der Startplatz und seine Tücken

Beim atemberaubenden Blick von hier oben in die Weiten des Landes realisierte ich das erste Mal, dass ich nicht in den Alpen unterwegs war, sondern tatsächlich drauf und dran, mich in argentinische Lüfte zu schwingen. Dank seiner Kontakte zu den Locals und mit der Erfahrung aus dem Vorjahr gab uns Christian zunächst eine ausführliche Einweisung in das Fluggelände.

Regel Nr. 1: mit dem Start lieber nicht zu lange warten, wenn die Bedingungen passen! Eine Eigenheit des Geländes ist, dass der Wind völlig unerwartet drehen und es passieren kann, dass man dann partout nicht mehr vom Startplatz wegkommt. Besonders gemein, wenn ansonsten eigentlich beste Bedingungen herrschen. Auch diese Lektion wollten wir trotz professioneller Einweisung unbedingt selbst lernen...

Fliegen mit den Condoren

Zugegeben, der erste Flug im neuen Fluggebiet ist doch immer wieder aufregend, weshalb mein Fokus erst einmal weniger auf den Condoren und der großartigen Landschaft als vielmehr darauf lag, das Fluggebiet kennenzulernen und meine volle Konzentration auf Start und Landung zu richten. Nicht zuletzt dank der Rahmenbedingungen – um mich herum erfahrene

Flieger, die 1-A-Betreuung am Startplatz und über Funk sogar in der Luft – konnte ich die folgenden Flugtage aber schnell voll ausschöpfen. Mein ganz persönliches Highlight war mein letzter Flug gegen Ende der Reise, bei dem ich das erste Mal erlebt habe, was es bedeutet, sich in der Thermik Meter für Meter zu erarbeiten. Und der krönende Abschluss: meine Landung auf dem Hauptlandeplatz! Was für ein Gefühl, stolz über Funk durchzugeben, dass ich es dorthin geschafft hatte und zu hören, dass sich meine Reise-Buddies mindestens genauso sehr mit mir freuen.

We'll be back!

Seien es die Video-Analysen der Starts und Landungen oder das gemeinsame Reflektieren an den Abenden – all das hat mich fliegerisch enorm weitergebracht. Bei all der professionellen Betreuung war mein wichtigstes Take-Away, letztendlich zu lernen, eigene Entscheidungen zu treffen (und mich nach GPS über Feldwege zu navigieren, um meine Fliegerkollegen mit Streckenflugambitionen aus der argentinischen Pampa zu retten).

Aber auch die nicht-fliegbaren Tage waren eine einmalige Erfahrung: die argentinische Gastfreundschaft, kulinarische Geheimtipps, kleine Kulturschocks, die dabei helfen, den Kopf freizukriegen und sich zu erden – und nicht zu vergessen: die #bestetruppever, die ihre erste Reunion bereits beim Osterfliegen in Greifenburg gefeiert hat. Die Rückkehr nach Deutschland war diesmal zweifelsohne eine der schwersten...

Lizzy (Elisabeth König) ▾

Elisabeth hat ihren A-Schein seit Oktober 2018 und fliegt einen Aeros Fox 13.

Willi ist langjähriger, erfahrener Drachen- und Gleitschirmflieger und fliegt einen Moyes RX.



DER ALLROUNDER



Follow us   

www.icaro-paragliders.com



DAS WENDEGURTZEUG



Zukunftsvision?

Multikopterschlepp für Gleitschirm und Drachen

TEXT UND GRAFIKEN: BERND OTTERPOHL

Die Entwicklung von Schwerlast-Multikoptern ist in den letzten Jahren rasant vorangegangen, getrieben durch Agraranwendungen (Spritzen) oder industrielle Anwendungen wie das Reinigen von Windkraftflügeln. Maximale Hebegewichte von 320 kg sind möglich.

Die Motorenhersteller haben mit schmal gebauten Statoren großen Durchmessers sehr drehmoment-starke und trotzdem unglaublich leichte und preiswerte Antriebe entwickelt. Auch Korrosions- und Verschmutzungsschutz sowie Lagerabdichtung wurden verbessert, offensichtlich verlangen die Kunden alltagstaugliches Gerät.

Auf YouTube gibt es einige spektakuläre Schlepps zu sehen: Der Weihnachtsmann wird die Skipiste heraufgezogen und fliegt auch mal frei in der Luft herum, auch Wasserski und 4fach Skischlepp sind kein Thema mehr (multikopter.de unter Anwendungen/Sport+Action). Da drängt sich die Frage auf, ob diese Technik auch geeignet ist, GS- und HG-Schleppstarts durchzuführen. Dazu gibt es jetzt auf der DHV-Homepage eine ausführliche Version dieses Artikels:

www.dhv.de/medien/archiv/artikel-archiv/geraetetechnik/drachen/multikopterschlepp

Hier eine Übersicht der Ergebnisse:

Schleppverfahren

Vom technischen her wäre es heute möglich, den Drachen im Garten aufzubauen und sich von einem Multikopter senkrecht in die Thermik schleppen zu lassen. Vor dem Ausklinken würde ein Sinkflug mit Vorwärtsfahrt

eingeleitet, um einen sanften Übergang zum Flug zu bekommen. Mit der Zulassung sähe es weit schwieriger aus: Mit einem senkrechten Schlepp bekommen wir die Situation, dass der Multikopter menschtragend wird und damit der Aufwand für Gerät und Zulassung in Richtung UL-Hubschrauber geht. Daher erscheint der horizontale Schlepp sinnvoller, denn GS oder HG fliegen dabei unabhängig davon, ob Seilzug da ist oder nicht, was die Zulassungsanforderungen an die neue Schleppmaschine erheblich reduzieren sollte.

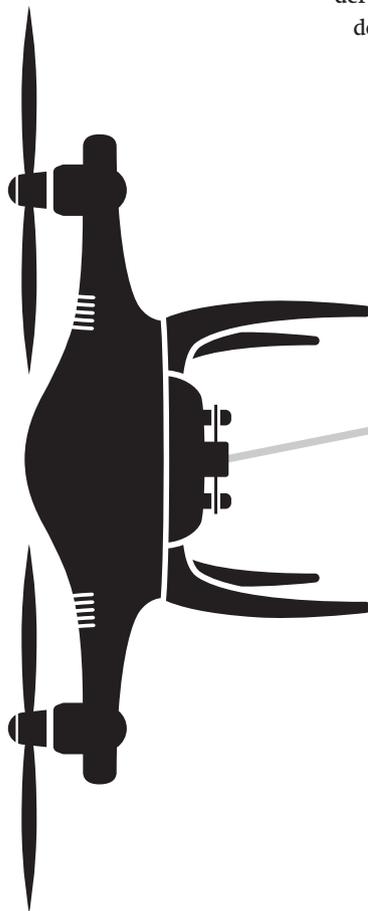
Als Referenzen stehen dann der Windenschlepp und der Drachen UL-Schlepp zur Verfügung. Für uns ist der Betrieb des Multikopters als Modellflugzeug interessant. Das heißt, dass der Flug im direkten Sichtkontakt vom Modellpiloten beaufsichtigt und nötigenfalls korrigiert wird.

Hierbei werden dann per Fernsteuerung hauptsächlich automatische Programme umgeschaltet: analog zum Windenschlepp mit dem „Fertig“-Knopf der Modus für die Aufzieh-Zugkraft und mit dem „Start“-Knopf das eigentliche Schlepp-Programm.

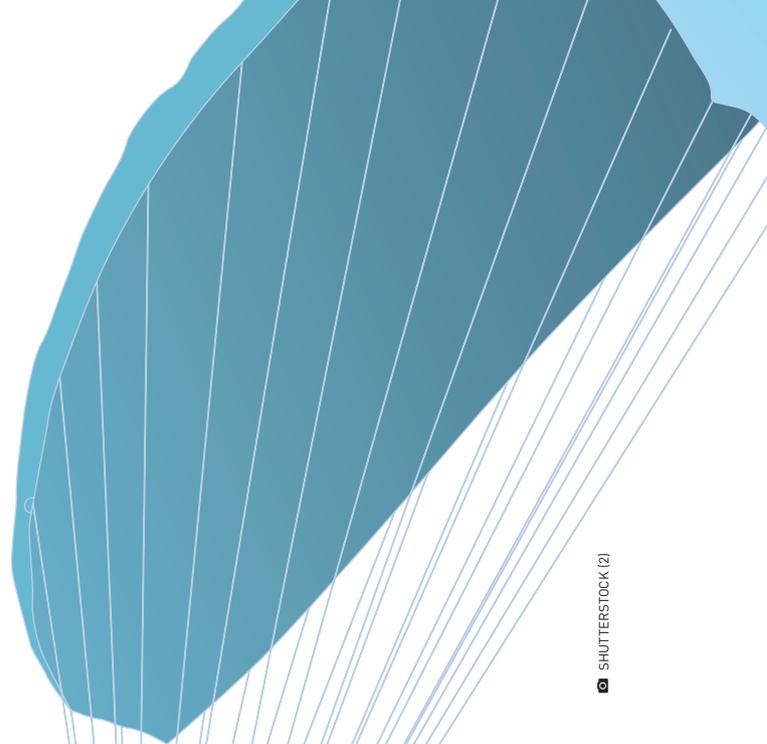
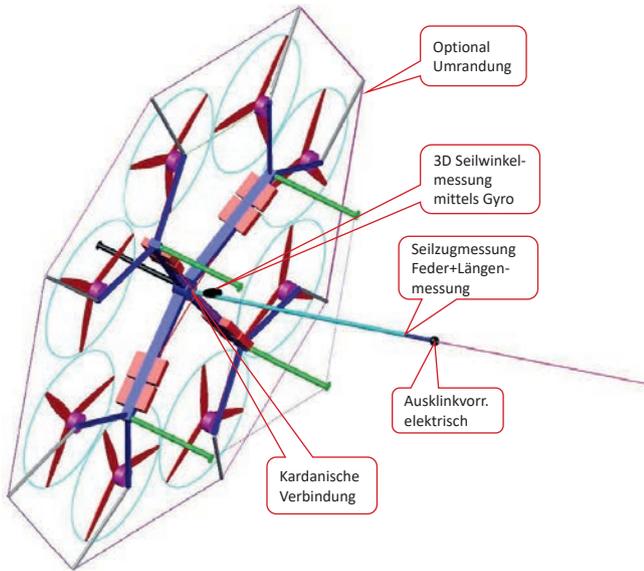
Der Pilot kann sich voll auf die Beobachtung des Luftraums und des geschleppten Fliegers konzentrieren. Das Schlepp-Ende sollte automatisch erkannt werden und löst den Modus „Rückkehr zum Platz“ aus.

Zudem sind einige Zusatzfunktionen nötig: Schleppkraftvorwahl, Ausklinken („Kappen“) am MK, Ausweichmanöver, Stehenbleiben, Kursänderungen, Schnellabstieg usw.

Der große Vorteil des Multikopters ist die sehr gute Positionsnachregelung. So kann er sich immer mit dem passenden Seilzug vor dem GS/HG positionieren, die Höhe sollte etwas tiefer liegen. Wir bekom-

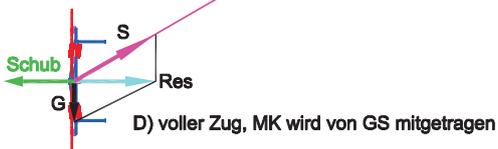
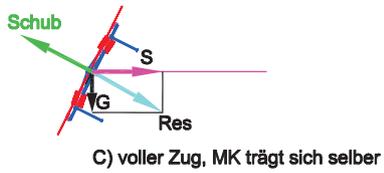
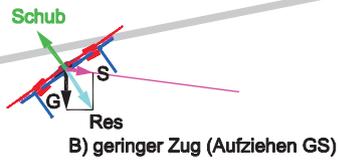
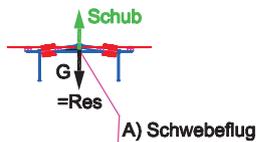


Konstruktionsvorschlag Schlepp-Oktokopter

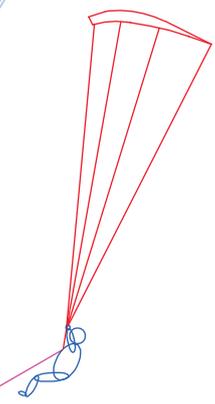


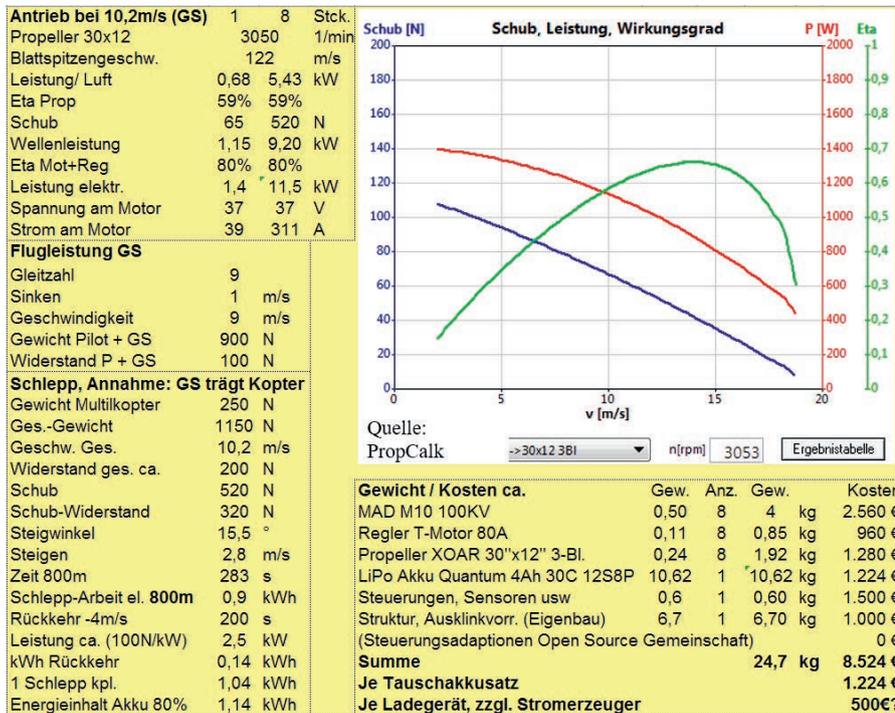
SHUTTERSTOCK (2)

Zusammenhang Seilzugvektor / Propellerachsenneigung



- D: - Erhöhung Flächenbelastung und Geschwindigkeit
- Überhöhung GS (Sicherheit, Effizienz)
- Einfach zu berechnen





men somit einen Schlepp, der einem Windschlepp im ersten Drittel ähnelt, mit sehr moderater Zugkraft.

Zulassung

Eine Modellflugzeug-Zulassung nach deutschem Recht ist recht einfach und preiswert, soweit es unter 25 kg bleibt. Es geht um unkontrollierten Luftraum G, der außerhalb von Flughafenbereichen bis 762 m über Grund reicht. Die erste Aufgabenstellung wäre somit, auf dem Fluggelände eine gleichzeitige Zulassung von Fußstartern und einem Elektroflugmodell zu bekommen. Oder eine kleine Gruppe thermikerfahrener HG/GS Piloten versucht, auf einem bestehenden Modellflugplatz genehmigt zu werden. Zusätzlich benötigen wir ein Erprobungsprogramm, der Multikopter benötigt eine Zulassung als Schleppgerät.

Sicherheit

Mit der Zulassung als Modellflugplatz mit E-Flugmodell bis 25 kg greifen bewährte Sicherungsmaßnahmen, was den Umgang mit offen laufenden Propellern, Zuschauern und Überfliegen von Menschen angeht. Auf die Kollisionsverhinderung mit dem geschleppten und den anderen Fliegern ist ganz besonders zu achten.

Der Multikopter kann immer auf der glei-

chen, automatisch gesteuerten Bahn schleppen und zurückkehren (je nach Windrichtung natürlich verschiedene Programme). Für alle vorhersehbar wird dann der Flug-

verlauf und es können Flugbereichsregelungen getroffen werden. Besonders schön dabei: Der Kopter kann mit dem Wind oder senkrecht einlanden.

Nach dem Ausklinken kann die Geschwindigkeit auf beispielsweise 20 km/h reduziert werden, so dass dem Schlepper ähnlich leicht ausgewichen werden kann wie einem Heißluftballon. Auf eine gute Sichtbarkeit ist dabei zu achten.

Ein Oktokopter fliegt bei Ausfall eines Antriebsstrangs mit etwas reduzierter Leistung sicher weiter. Er kann mit beliebig vielen Absicherungsmaßnahmen versehen werden wie Verdoppelung oder Verdreifachung der verschiedenen Sensoren bis hin zu Fail-Safe Funktionen, mit denen er bei gleichzeitigem Ausfall von Fernsteuerung und allen GPS Signalen noch sicher zurückkehrt.

Telemetriedaten wie Seilzug, Akkuladung, Temperaturen und Stromstärken lassen sich zur Überwachung auf den Fernsteuerer spielen, auch mit Sprachausgabe. Besondere Chancen bietet eine Steuerung, die auch mit einem Bewegungs-Signal des Piloten per WLAN kommuniziert (FANET

o.ä.): Damit kann eine Lockout-Erkennung programmiert werden mit automatischem Klinken. Um den Geschleppten herum kann ein virtueller Bannkreis gezogen werden, der den MK fernhält (oder notfalls solange abstellt, bis er im freien Fall wieder draußen ist).

Ein übergroßer Seilzug ist durch das geringe Gewicht und die begrenzte Leistung technisch kaum möglich. Die Sollbruchstelle kann niedrig ausgelegt werden.

Geräuschemission

Wir haben kein Limit der Propellerfläche, das ist eine sehr gute Voraussetzung für leise Antriebe. Die Zulassung von E-Flugmodellen auf Plätzen näher als 1,5km zur nächsten Ortschaft ist recht unkritisch.

Realisierungsmöglichkeit

Es wurde ein virtueller Oktokopter mit niedrigem Geräuschniveau berechnet, siehe Bild 3. Gedacht als Grundlage für weitere Diskussionen mit Experten auf den verschiedenen Gebieten Elektroantrieb/ Propeller, Multikopter, DHV usw., nicht zum direkten Nachbau.

Es ergibt sich eine klare Machbarkeit innerhalb des Gewichtslimits von 25 kg, bei einer optimalen Auslegung sieht das Erreichen der maximalen Schlepphöhe von 762 m mit einem Akkupack machbar aus. Auch Kosten für die einzelnen Komponenten sind zur Orientierung angegeben und als Minimum für Eigenbau zu sehen. Es kommt im Bereich Sensoren und Steuerungen sicherlich noch ein großer Posten Unvorhergesehenes hinzu, während der mechanische Aufwand recht überschaubar ist.

Die Realisierbarkeit der Entwicklung wird davon abhängen, ob wir Sicherheitskonzept, Auslegung und Programmierung in einer Online-Arbeitsgemeinschaft aus der Begeisterung heraus hinbekommen, oder ob ein professioneller Hersteller damit Geld verdienen will.

Glücklicherweise sind die MK-Steuerungen als Open Source programmiert und gut dokumentiert. Viele Programmbausteine, die wir brauchen, sind als Software schon vorhanden oder müssen nur etwas abgeändert werden.

Auf <https://www.youtube.com/watch?v=w2itwFJCgFQ> wird eindrucksvoll gezeigt, was heute möglich ist. In der Szene mit dem Netz gehen die 3 Mks auch kurzzeitig in den

Modus „voller Seilzug“ mit waagerechter Propellerachse, wie wir es für den Schlepp brauchen.

https://wiki.roboticsapi.org/ISSE_Demo_Applications ist schon nah an einer Programmierung, die wir für einen angenehm nachgeregelten Schlepp benötigen.

Erprobungsprogramm

Ein sorgfältig ausgearbeitetes Sicherheitskonzept zur Erprobung und Einführung ist gerade beim Schlepp unabdingbar. Die Erprobung kann in folgender Reihenfolge stattfinden:

Erprobung neuer Regelungsprogramme vorab per Simulation, mit kleinem MK oder in sicherer Höhe per „Mode“- Umschaltung. Da wir ohnehin eine telemetrische Seilzugmessung an Bord haben, kann die weitere Erprobung sehr gut mit geschleppten Fallschirmen passender Größen erfolgen, und das in sicherer Höhe. Für mobile Schleppwinden gibt es die Gütesiegelerprobung, da kann vermutlich vieles übernommen werden. Wenn alles perfekt läuft, kann der erste Schlepp mit HG bei ruhigem Wetter vorgenommen werden. Das Seilzug-Regelverhalten bei schnellen Geschwindigkeitsänderungen kann dann einfach getestet werden. Bei den GS-Erprobungen ist ganz besonders ein mögliches Aufschwingen der Pendelbewegung im Auge zu behalten. Hierzu ist unbedingt die Eigenfrequenz der Zugkraft-Nachregelung von der Pendelfrequenz des GS zu entkoppeln, z.B. durch Abstimmung der Seilelastizität. Als Schlepppiloten benötigen wir idealerweise einen Windenfahrer, der auch Modellflieger ist.

Ausblick

Idealerweise ergibt sich eine „3D-Elektrowinde“ mit Regulierung der Zugkraft und ohne das Höhen- und Geschwindigkeitsausgleichsproblem des UL-Schlepps. Langes Warten wegen Rückenwind am Start wird es damit kaum geben: Die Zugmaschine fliegt einen 180°-Halbkreis und es kann losgehen. Die Kosten pro Schlepp werden etwa mittig zwischen UL- und Windenschlepp liegen, hauptsächlich für Amortisation und Akkuverbrauch.

Es tun sich völlig neue Möglichkeiten bei der Geländesuche auf. Ein kostengünstiger 100 m langer Streifen mit freiem An- und Abflughorizont kann bereits genügen. Neue Hänge ohne Bergstartmöglichkeit können

Antrieb bei 15m/s (HG)	1	8	Stck.
Propeller 30x12	3500		1/min
Blattspitzengeschw.	140		m/s
Leistung/ Luft	0,96	7,72	kW
Eta Prop	67%	59%	
Schub	65	520	N
Wellenleistung	1,44	11,52	kW
Eta Mot+Reg	80%	80%	
Leistung elektr.	1,8	14,4	kW
Spannung am Motor	42	42	V
Strom am Motor	43	343	A

Flex-Drachen, mit gleichem Propeller
50% mehr Geschwindigkeit durch Drehzahlerhöhung
Blattspitzengeschwindigkeit (→ Lautstärke) ähnlich E-Lift
Besserer Prop-Wirkungsgrad
Höhere Leistung, ähnliche Steiggeschwindigkeit
100m weniger Höhe

Flugleistung HG	
Gleitzahl	12
Sinken	1 m/s
Geschwindigkeit	13,7 m/s
Gewicht Pilot + HG	1250 N
Widerstand P + HG	104 N

Schlepp, Annahme: HG trägt Kopter

Gewicht Multikopter	250 N
Ges.-Gewicht	1500 N
Geschw. Ges.	15,0 m/s
Widerstand ges. ca.	230 N
Schub	520 N
Schub-Widerstand	290 N
Steigwinkel	10,9 °
Steigen	2,9 m/s
Zeit 700m	241 s
Schlepp-Arbeit el. 700M	1,0 kWh
Rückkehr -4m/s	175 s
Leistung ca. (100N/kW)	2,5 kW
kWh Rückkehr	0,12 kWh
1 Schlepp kpl.	1,09 kWh
Energieinhalt Akku 80%	1,14 kWh

Quelle: PropCalc
Verstellwinkel 0°
n/rpm: 3500
Ergebnistabelle

	UL-Schlepp	E-Winde	Abrollwinde	E-Antrieb	MK-Schlepp
HG/PG	nur HG	+	+	+	+
Eignung für kurzes Fluggelände	0	-	-	+	+
Konvexe Geländeform	+	-	-	0	+
Seitenwindanfälligkeit	0	-	-	0	+
Thermikanschluss	+	0	0	+	+
Schleppfrequenz	+	+	-	-	0
Ausbildungsbedarf	-	0	0	-	0
Schwierigkeitsgrad	-	0	+	-	0
Sicherheit Akkupack / Treibstoff	-	+	+	-	+
Geräuschemission	-	+	+	0	0
Kosten	-	+	+	-	0
Wartungsaufwand	-	0	+	0	0
Flugleistung	+	+	+	-	+
Flugkomfort	+	+	+	-	+
Zus. Gepäck bei XC-Rückkehr	+	+	+	-	+
Lagerung + Transport	-	0	+	-	+
Flautenschieber gegen Absaufen	0	0	0	+	0
„Spassfaktor“ des Schleppenden“	+	-	-	n. a.	+
Automatisierbarkeit	-	+	0	n. a.	0
Rohstoffe / Entsorgung	+	0 *	+	- *	- *

* Beschaffungsmethoden Cobalt, Lithium, seltene Erden. Kohlefaser: gefährlich nach Müllverbrennung

MULTIKOPTER-REGELUNG	
Stand der Technik	
Bahn- und Gierachsenvorgabe	Fernsteuerung oder gespeichertes Programm, auch kombiniert/umschaltbar
Flugcontroller	Zentralrechner mit Ansteuerung der Motorregler
Sensoren	3-Achsen Beschleunigungs- und 3-Achsen Winkelbeschleunigungsmessung zur Stabilisierung gegen äußere Einflüsse und interne Ungenauigkeiten*
	GPS zur Positions- und Geschwindigkeitsbestimmung*
	Elektronischer 3D- Kompass zur Bestimmung der Azimuth-Achse*
	Barometrischer Höhenmesser zur Höhenregulierung*
“, optional	Fahrtmesser (wird empfohlen)
	Sensor zum Position halten mit Kamera nach Landschaftsbild (Prinzip der optischen Maus) - genaues Landen, Orientierung ohne GPS
	Div. Kollisionswarner
	Abstandsmesser zum Boden
Überwachung	Telemetrie auf Fernsteuersender, Smartphone oder Tablet: Akkustand, optional Ströme, Temperaturen Akkus + Motoren
Regelergebnis	Stabile Positionsregelung wird bis 40 oder 50km/h Wind angegeben
Zusätzlich benötigt für Schleppbetrieb	
Bahn- und Gierachsenvorgabe	
Flugcontroller	Zusätzliche Programm-Modi Schlepp, Rückkehr + Landeverfahren mit Seil
Sensoren	Schleppkraft mit 3D Winkel des Seils
	Fahrtmesser (Pflicht)
Überwachung	Telemetrie Schleppkraft
“, optional	Telemetrie Luftsportgerät zum Kopter - Bahn und Beschleunigung
	“, Fernsteuerung Richtung, Notknopf usw.
	* aus Sicherheitsgründen doppelt vorhanden

beflogen werden und Schleppgelände nach Thermikqualität und Nähe statt nach Geländelänge, Hindernissen und Ebenheit gewählt werden. Wer im dicht besiedelten Westen schon mal nach Windenschleppgeländen gesucht hat, weiß, was das bedeutet.

Gut für kleine Gruppen, die lange Anfahrten meiden oder strategisch ideale Startplätze erschließen wollen. Mit Modellfliegern tun sich schöne Kooperationsmöglichkeiten auf.

Bei den Drachen wird der Schlepp viel einfacher als der UL-Schlepp, so dass deutlich mehr Piloten diesen nutzen können. Allerdings wie beim Windenschlepp mit Lockout-Gefahr: Bei niedriger Geschwindigkeit greift der Zug weit hinten an. Hier muss den Beginnern eingebläut werden, bei kritischen Abweichungen sofort kräftig zu ziehen, um den Zugpunkt nach vorne zu bekommen. Mit den vorgeschlagenen Mitteln gibt es aber auch hierzu die Möglichkeit der automatischen Absicherung.

An unserem Hausberg Porta Westfalica mühen wir uns seit 5 Jahren um eine GS-Zulassung für den Bergstart. Hier haben wir mit dem Multikopter hoffentlich bald ein weiteres Eisen im Feuer. ▢

ANZEIGEN

Performance Center **HOT SPORT.de** **Frankfurt Ronneburg**





Namibia, Südafrika, Teneriffa, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Griechenland...
 Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)
 Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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


Gleitschirm Werkstatt

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

2-Jahres Check Gleitschirm	125,- Euro
Retter packen ab	39,- Euro
Check inkl Retter packen	145,- Euro
alle Preise inkl. Rückversand	

Weitere Angebote und Details, sowie unsere **deutsche Versandadresse** findet Ihr auf unserer Internetseite

Scharnagl & Müller GbR - Kaltenbach 9 - A-6345 Kössen - www.gleitschirmwerkstatt.at
 Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721

Reparaturservice für:

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

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



infinity⁵
LTF/EN B

**WIR HABEN LEISTUNG MIT
SICHERHEIT AUSGESTATTET,
DAMIT AUCH DEIN WOHL-
BEFINDEN AUFTRIEB ERHÄLT.**



SICHERE LEISTUNG

Der INFINITY5 ist ein Strecken-Flügel, der jeden Klassen-Aufsteiger mit Sicherheit nach oben bringt. Der endlose Flugspaß mit dem legendären INFINITY-Feeling geht in die 5. Generation. So stand bei der Entwicklung alles unter der Prämisse eines ehrlichen Lowend-B-Flügels

mit maximalem Wohlfühl-Faktor. Überzeuge dich selbst von dem endlosen Spaßfaktor mit Wohlfühl-Garantie! www.u-turn.de

TURN
SAFE FUN



Schirm packen und lagern

Die größten Fehler, die den Schirm schnell altern lassen

TEXT: STEFAN SCHEURER

Dieser Artikel könnte weh tun. Denn was wir alle über die Jahre über den Umgang mit dem Material gelernt haben, ist oft geprägt von Halbwissen, Vorurteilen und Mythen - und für den Schirm manchmal sogar schlecht. Wir arbeiten das hiermit ein für alle Mal anständig und sachlich auf. Und das bedeutet eben auch: Es wird weh tun, jahrelange Rituale zu hinterfragen - und ein paar neue ebenfalls.

Um ehrlich zu sein: Ich hatte von Beginn an, vor 25 Jahren, ein ungutes Gefühl beim Gleitschirm-Packen. Vor allem in der Schlussphase hat mir mein Schirm echt leidgetan. Die Eintrittskante des gepackten Schirms sollte ich nochmal in den Schirm einschlagen, bevor er verzurrt wird. "Das schützt die empfindliche Nase". Angeblich. Nach und nach kam auf, dass man den Schirm vorher zusätzlich Zelle auf Zelle packen soll. Kommt euch das alles bekannt vor? Ja, so hat man über Jahrzehnte Gleitschirme gepackt. Ist auch logisch, denn wenn der Schirm aus der Fabrik kam, lag er so im Paket. Nach dem Check das Gleiche, diese Methode kann also nur richtig sein. Anhand dieser veralteten Packmethode lässt sich viel über den vermeintlich guten Umgang mit aktuellen Stäbchen-Schirmen ableiten. Daher nehme ich diese Methode als Verpackungswissenschaftler mal auseinander, denn sie wägt das Gute gegen das Schlechte falsch ab:

Die Eintrittskante wird beim Umschlagen tatsächlich geschützt, allerdings zum Preis, dass die gesamte, immer noch vorhandene Restluft direkt danach unter Druck durch die Nähte gepresst wird. Dehnungen, Luftdurchlässigkeiten bis hin zu faltigerem Material verschlechtern mit der Zeit das Flugverhalten deutlich. Viel mehr als es eine Eintrittskante je könnte, die nicht eingeschlagen wird, denn die ist ja immerhin noch durch den Innensack gut geschützt.

Ein Blick auf ein weiteres Argument: „Zelle auf Zelle packen funktioniert besser, wenn die Eintrittskante umgeschlagen wird“. Lange Zeit eine an sich korrekte Theorie, leider total praxisfremd. Denn der Faktor Pilot ist der Feind. Es gibt nur einen echt kleinen Teil der Piloten, die ohne Hilfsmittel handwerklich perfekt Zelle auf Zelle packen können.

Jede kleine Schludrigkeit wird bestraft, es biegt und beugt und knickt sich schnell komplett im Packsack. Ein Blick auf einen x-beliebigen Landeplatz zeigt genau dieses Praxis-Dilemma. Dazu kommt, dass fast alle Schirme schon lange nicht mehr Zelle-auf-Zelle gepackt werden müssen, dazu gleich mehr.

Woher kommt das Umschlagen also? Aus vielen Gesprächen mit Flugschulen, Checkbetrieben und Herstellern konnte ich entnehmen, dass ausgerechnet die Umschlagmethode das kleinste Pack- und Lagermaß ermöglichte - für eine Lagerung und den Versand ist das von entscheidender Bedeutung, außerdem „haben wir es immer schon so gemacht“. Da neue Schirme jahrelang genauso vom Hersteller kamen, ging diese Packmethode mit Mythen verschönert in Fleisch und Blut über - es ist bis heute die Methode mit der stärksten Prägung.

Na, tut der Artikel schon richtig weh? Keine Angst, wir holen Euch da jetzt raus. Denn das alles führt zur Frage, was dem Schirm vor und nach dem Packen generell am meisten schadet - und worauf man wirklich achten sollte. Die gute Nachricht ist, dass heutige Schirme extrem robust sind, aber auch extrem komplex und genial, was die aufwendige Profilkonstruktion angeht.

→ Nur, wer die Luft immer gaaanz langsam und nur zur Eintrittskante rausdrückt, schont Material und Nähte. Das Umschlagen der Eintrittskante macht keinen Sinn.

Alterung bedeutet heute hauptsächlich, dass die Profiltreue durch Wellungen und Dehnungen nachlässt. Das hat bei dem einen Schirm viel und beim anderen Schirm kaum Konsequenzen.

Schade ist, dass nichts fundiertes darüber herauszubekommen ist, welcher Hersteller Profile baut, die Alterungsprozesse an Tuch und Leinen besser überstehen als andere.

Hitze: Klar mag der Schirm keine Dauerbestrahlung im Sonnenlicht, aber gerade moderne Stäbchen-, oder genauer gesagt, Draht-Schirme können bei hohen Temperaturen irreparablen Total-Schaden erleiden! Ein Ozone-Entwickler schreibt mir hierzu: "For this reason it is strongly recommended to never leave a wing - no matter how it is packed - in the back of a car in sunlight." Die Hitze im Auto könnte den Flügel also für immer deformieren. Auch auf Nachfrage möchte mir Ozone nicht sagen, bei welcher Temperatur das losgeht. Der Tipp: Is klar, ne?

Dreck, Erde und Sand im Schirm machen ernste Probleme nur dann, wenn der Schirm immer wieder klein und komprimiert gepackt wird. Wie Schmirgelpapier reibt Dreck dann an Beschichtung, Tuch und Nähten, und das ziemlich unbemerkt. Wenn dann die Luftdurchlässigkeit beim Check bescheiden wird, will es außer der



© SIMON WINKLER



© ANDREAS BÜCKLINGER

↑ Logisch: Weder große noch kleine Dinge mit einpacken.

UV-Strahlung keiner gewesen sein. Vor allem bei Startabbrüchen und schlechten Landungen kommt Dreck unbemerkt ins Tuch, wenn der Schirm z.B. vornüberfällt und die Eintrittskante wie ein Bagger alles einsammelt, was nicht bei drei an der Basis ist.

DER TIPP: Wer seinen Schirm liebt, legt ihn beim Landen richtig herum und sanft auf weichem Bio-Gras ab. Die Eintrittskante zeigt nie, wirklich nie zum Boden, und wenn doch, dann wird der Schirm langsam hochgehoben und umgedreht. Großer Dreck wird mit der Zeit zu kleinem Dreck, je kleiner desto nie mehr geht er raus. Deshalb den Kleinkram so oft es geht rausholen. Den Schirm sinnvoll waschen ist kompliziert und macht im Ergebnis wenig Sinn. Wer kann, lagert den Schirm fluffig, denn: Kompression und falsches Packen können den Schirm ebenfalls schnell alt aussehen lassen. Anders als man denkt, dazu mehr in Teil 2.

Die Stäbchen und der Boden: Draht-Stäbchen haben den Gleitschirmsport revolutioniert, aber ausgerechnet an den harten Stäbchen ist das Tuch auch am Boden auf Spannung und damit am empfindlichsten. Klar, keiner schleift den Schirm ab-

sichtlich herum. Aber das Tuch über dem Stäbchen sollte auf gar keinen Fall gewichtigen Kontakt z.B. mit einer harten Straße bekommen. Wenige Momente reichen für einen schmerzhaften Schaden an der Nase, bis hin zum Totalschaden. Tipp: Bio-Gras immer bevorzugen. ;-)

Feuchtigkeit im Schirm taucht bei Normalpiloten selten auf. Beim Fliegen durch Schauer, Landungen auf feuchten Wiesen oder im See beim Sicherheitstraining wird der Schirm trotzdem feucht. Gleitschirm-Profi und Kite-Entwickler Armin Harich sagt mir, dass wir aus dem Kite-Bereich viel lernen können, da dort oft Gleitschirm-Stoff verwendet wird: „Das Tuch verkürzt sich bei erstmaliger Nässe ca. 1 %. Bei dauerhafter Nässe kann es auch mal passieren, dass ein farbiges Tuch leicht abfärbt. Kites werden nass mit Dreck und Sand eingepackt und dann über Wochen nicht rausgeholt - und halten das sehr gut aus“. Das bedeutet: Idealerweise wird ein Schirm deshalb besser komplett nass statt nur am Obersegel, nur das kann man ja nicht gut kontrollieren.

DER TIPP KANN DAHER NUR LAUTEN: Keine Angst vor ein bisschen Feuchtigkeit und vor dem Tauchgang beim Sicherheitstraining. Einen nassen Schirm zu lüften macht aber Sinn, bevor er länger eingelagert wird. Übrigens: Das Fliegen durch Regen ist immer lebensgefährlich, da die Sackfluggefahr bei Nässe unberechenbar steigt (nassen Schirm notfalls beschleunigt fliegen).



© EKI MAUTE

UV-STRALUNG ist bis heute ein Problem bei allen Materialien, primär durch lange Flüge, denn nichts anderes beschädigt den Schirm so stark. Rein rechnerisch ist das Problem am Boden zu vernachlässigen. Den Gleitschirm in der Sonne zu lüften ist natürlich nach wie vor eine grandios schlechte Idee. Der Tipp: Nur bei Nacht Packen, Lüften und Fliegen... Äh, naja.

INFO

Wie schlimm ist Alterung überhaupt?

Hier geht es um die prinzipielle Darstellung, was dem Schirm am Boden schadet. Das bedeutet nicht, dass er schlecht behandelt nach vier Jahren nicht mehr sicher fliegt. Aber er fliegt eben irgendwann schlechter - und manche Dinge werden beim Check nicht geprüft: die Dehnung des Materials über den kompletten Schirm beispielsweise und damit die Profiltreue. Auch die Konstruktion eines Schirms kann sich ungünstig auf das Altern auswirken: Nicht umgenähte V-Rippen auf A und B beispielsweise, oder extreme Leichtbauweise bei den Profilen mit vielen Crossports und zu schmalen Stegen verfälschen das Profil schon nach ein paar ruppigen Flügen. Dazu kommt: Unterschiedliche Materialien dehnen sich nach dem Zuschnitt unterschiedlich stark. Und manche Hersteller verwenden trotzdem keine Korrekturfaktoren bei der Produktion. „Beim Zusammennähen werden dann Stoffe oft so lange gezogen, bis es passt. Dadurch entsteht eine hohe Spannung an den Nähten, die mehr Schaden anrichtet als das Herauspressen der Luft beim Packen“ sagt mir Swing-Entwickler Michael Nesler.

GROUNDHANDELN, DUNE DU PILAT UND DANACH TENERIFFA & ALGO: Überraschung, das ist alles in der Regel schlecht fürs Material, oft mangels Bio-Gras – andererseits schleifen geübte Piloten den Schirm am Boden kaum noch rum und können ihn beim Landen kontrollierter korrekt ablegen. Netto gesehen ist Schirmbeherrschung also immer die richtige Wahl.

← Wasser macht dem Material kaum was aus. Verrückter Weise ist es besser, wenn der Schirm einmal komplett nass wird, statt nur Teile davon.

Chrigel Maurers COMPANION



Foto: Tobias Dimmler

SQR Light ab 973 g

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

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

Schnelle
Öffnung



Pendel-
stabil



Minimales
Gewicht





STEFAN SCHEURER

Übrigens: Ein moderner Schirm, der vorwärts auf die Nase kracht, kann durch den Druck und den Aufschlag ebenfalls schnell Totalschaden erleiden! Der Tipp: Anfänger lernen Ground-handeln, wenn es geht, mit einem billigen alten Lappen von der Flugschule, bevor man am Vulkaninselstrand falsch startet oder landet. Will der Schirm beim Landen vorne überfallen, dann auf ihn zulaufen. Der Übungsstand jedes Piloten sollte so gut sein, dass das nie passiert - es schont das Material erheblich.

THERMIK-FLIEGEN: Ein letzter Blick doch noch in die Luft: Die Festigkeit und der Diagonalverzug des Materials ist auf die Dauer entscheidend für das Profil. Entwickler Michael Nesler: „Wer dauernd nur in eine Richtung kreist, verzieht die gesamte Kappe dauerhaft. Das kostet schnell eine halbe Gleitzahl.“

← Immer dran denken, den Schirm sanft hinter sich ablegen, Eintrittskante nach oben.

INFO

Ich hatte während meiner Recherchen oft widersprüchliche Auskünfte darüber, wie man mit dem Schirm am Boden richtig umgeht. Flugschulen gaben mir andere Tipps als Importeure oder Testpiloten. Hm, was gilt nun? Ein Anruf mit konkreten Fragen direkt beim Entwickler des Schirms lohnt sich m. E. am besten für jeden, der mehr über den eigenen Schirm wissen möchte. Der Entwickler kennt seine Produkte besser als jeder andere - leider auch jeder andere derselben Firma.

ANZEIGE



DRAUSSEN ZUHAUSE

DEIN ABENTEUER
UNSER EQUIPMENT



www.gleitschirm-optimal.com



Die richtige Packtechnik

Überraschung: Schnellpacksäcke sind gar nicht böse - wenn man alles richtig macht.

Den neuen Schirm packen viele in den Soft-Sausage-Bag, der bei vielen Herstellern beiliegt. Doch ausgerechnet die neuen Gleitschirme helfen gerade den Schnellpacksäcken zu neuem Erfolg. Wie man den Schirm schonend in den Sack bekommt, welche Sack-Konzepte Sinn machen und welche Fallen sonst noch so schlummern, erklären wir hier in Teil 2.

TEXT UND FOTOS: STEFAN SCHEURER

Obs dem Schirm im Sack gut geht, hat im Alltag des Normalfliegers viel damit zu tun, wie das Material und das Nasen-Profil den Vorgang des Zusammenquetschens 200 Mal übersteht - und den Vorgang des Transports.

Die erste Generation Stäbchen-(Nylon-Draht-)Schirme von Ozone waren sehr empfindlich, die Erfindung des Sausage-Bags (S-Bag) hat geholfen. Ein Schlauch, der endlich das längliche "Zelle-auf-Zelle"-Packen ermöglicht. Ein neues Pack-Zeitalter brach an, aber die S-Bags brachten auch Tücken zurück, die kaum wer kennt.

Denn wer zu früh die Eintrittskante im engen Bag fixiert, riskiert alte Probleme: Das Herausdrücken von Rest-Luft aus immer stärker gedehnten Nähten und Tuch. Die Profiltreue geht mit vielen Falten und Verzug irgendwann langsam dahin - aber genau von Profiltreue leben moderne Schirme mehr denn je. Was die Stäbchen also bringen, kann ein unvorsichtiges, zu schnelles Komprimieren auf Dauer kaputt machen. Das bedeutet, der heute weit verbreitete S-Bag ist nur dann gut für den Schirm, wenn man alles akribisch richtig macht: Nur wer die Luft immer so langsam wie möglich und immer so viel wie möglich ausschließ-

lich durch die Eintrittskante rausdrückt, ist beim S-Bag auf der sicheren Seite.

Wenn der Schirm selbst entscheiden dürfte, hätte er es im Sack lieber etwas fluffiger, denn gerade „eng gepackt reibt der Dreck im Schirm besonders an der Tuchbeschichtung“ sagt Armin Harich. Der inzwischen so beliebte S-Bag ist also nicht die beste Packmethode, allen Mythen zum Trotz.

Zudem kommt: Kaum ein Gleitschirm muss heute noch Zelle auf Zelle im Sack vereinsamen. Das liegt vor allem an den Knick-unempfindlichen Stäbchen, die in dieser Form durch Hannes Papesh seinerzeit bei Nova



← Das größte Problem der Sausage-Bags: Wer die Eintrittskante fixiert hat und so packt, wird die Restluft zwangsläufig überall rauspressen, nur nicht durch die Eintrittskante. Bei modernen Schirmen gefährdet zu schnelles Entlüften auf Dauer die Profiltreue.

in Szene gesetzt wurden. Alle namhaften Hersteller setzen heute darauf. Schnellpacken sei auch bei ihren Schirmen kein Problem, schreibt mir Advance. Und selbst Ozone, deren Schirme gerne wie rohe Eier mit viel Liebe und Küsschen gepackt werden,

meint dazu: „Of course it is possible to use the fast pack with Ozone wings, many pilots store their wings this way with no adverse effects“. Bemerkenswert, denn bislang galten Schirme mit langen Drahtformen wie z.B. C-Wires als problematisch. Ist hiermit

widerlegt. Auch A-/B-Schirme von UP lassen sich schnell packen, obwohl Nylon eingesetzt wird.

Die Entwicklung wie so oft weitergebracht, haben verschiedene mutige Hersteller mit viel finanziellem Risiko. Gleitschirm-Freigeist und -Entwickler Michael Nesler führte erst bei Icaro und dann bei Swing qualitativ hochwertige Nitinol-Stäbchen ein, die die Produktion eines einzigen Swing-Gleitschirms schnell um 200-300 Euro verteuern, meint Chef Günther Wörl: „Entwicklung in bessere Gleitschirm-Technologien wie Nitinol oder RAST kostet unglaublich viel Geld, das muss jedem klar sein“. Der Mut lohnt sich für den Kunden: Praktisch nur mit Werkzeug sind Nitinol-Drähte verbiegbare, denn der Nickel-Titan-Draht hat ein Form-Gedächtnis, das die Nase des Schirms immer wieder unter Spannung bringt. Mit Nitinol kann man ihre Schirme uneingeschränkt schnell packen, schreiben mir auch Niviuk und Skywalk. Selbst wenn unterschiedliche Hersteller unterschiedliche Nitinol-Qualitäten einsetzen, sind sie alle deutlich besser als PA6.6- und PVC-Stäbchen.

Genau das macht Schnellpacksäcke noch einmal so richtig sexy. Und nicht erst jetzt. Tandempiloten wissen schon lange, dass die meisten Schirme das wuschelige, schnelle Packen immer schon verschleißfrei ertragen haben - entgegen aller Vorurteile von Schönewetter-Piloten. Nur richtig packen muss man auch den Schnellpacksack immer, siehe Bilder-Story nächste Seite.

Bleibt die Frage nach dem richtigen Schnellpacksack. Der gesamte Markt erfindet dauernd neue Schnellpacksäcke, ein richtiger Trend - ich habe mir alle angesehen. Den funktionalsten und günstigsten

ANZEIGEN

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



Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gaißbach

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!



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



↑ Tragegurte ineinander oder mit kleinem Karabiner fixieren.



↑ Der Schnellpacksack liegt ca 70% geöffnet unter der Rosette und wird mit einem Fuss fixiert. Die Eintrittskante des Schirms bildet den äußeren Kreis. Jetzt wird die Mitte der Rosette kompakt in den Schnellpacksack gestopft. Dabei entweicht die Luft durch die offene Eintrittskante. Erst jetzt wird die Eintrittskante behutsam verstaut.



↑ Leinen vorsichtig stramm ziehen.



↑ Leinen werden auf der einen Seite des Schirms verstaut, der Tragegurt unbedingt auf der anderen. So ist ein Verheddern unmöglich.

Schnellpacksack hat Skywalk leider eingestellt - und leider wollen sie ihn laut Peter Müller so nicht mehr bauen. 15 Jahre Powerfliegen hat er bei mir durchgestanden und hält immer noch, Respekt.

Wie bei einem Müllsack wurde die Rosette einfach in den extrem leichten Sack geschoben, keine überflüssig lange Kordel hat gestört wie bei den meisten aktuellen Produkten. Die damalige geniale Besonderheit, den Sack mit Reißverschlüssen zusätzlich auf Kleinformat zu komprimieren, bietet heute im Ansatz nur noch der recht gute Packsack des Thermik-Magazins. Ansonsten haben alle Säcke Tücken. Mal sind die Schnallen



↑ Richtig gute Schnallen (Advance) machen mehr Sinn als Plastikschnallen. Einen ähnlich robusten Ansatz gab es im Test, z. B. auch vom guten Nova-Sack, dessen Packsack für Solos recht groß ist.

aus drittklassigem Plastik, mal sehen sie wirklich hässlich aus oder klobig oder sind nur für Tandempiloten geeignet - bis auf die beiden Packsäcke von Advance.

Man muss und darf es zugeben: Material und Packform sind elegant und durchdacht. Einzig fehlt die Funktion, die Säcke stark zu verkleinern, aber man ist hier auf einem guten Weg. Und wer weiß, vielleicht kommt irgendwann der beste Sack wieder zurück. Ein einziger, leichter Schnellpacksack, der beides kann: groß und luftig sein - oder eben klein und stärker komprimiert, wenn's mal sein muss. Denn das kann derzeit keiner so richtig. ▽

ANZEIGEN

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

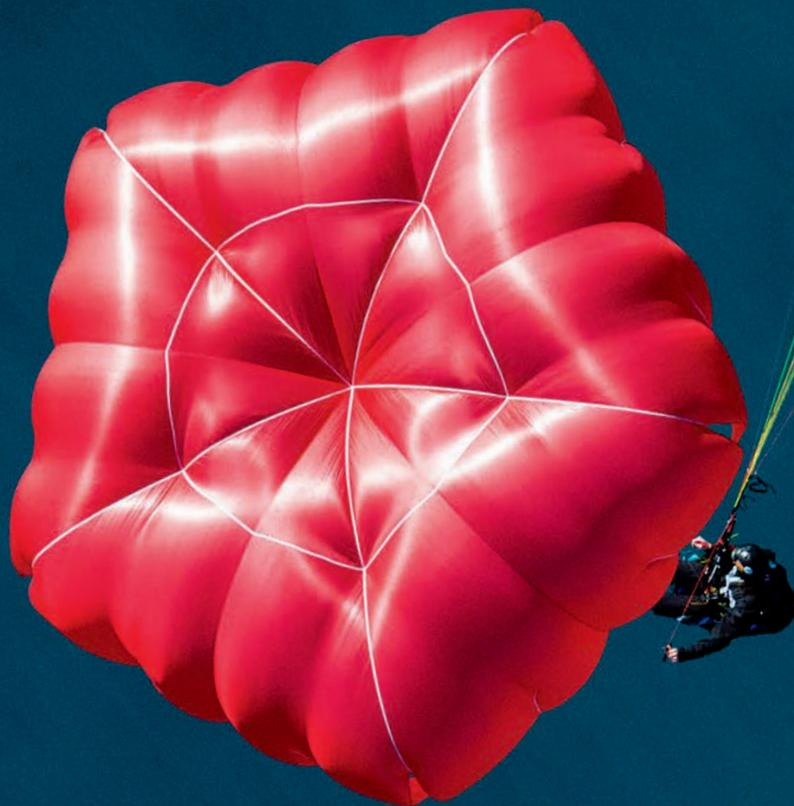
MoselGlider.de
OnTour

Manon Fischbach - Tel: 06502/9973540
 reisen@moselglider.de - www.moselglider.de/reisen

Retter-Kompendium

Rettungsschirme gibt es in unterschiedlichen Bauformen, Größen und Gewichten. Sie alle können Leben retten. Ein paar Fakten, die man vor einem Kauf aber wissen sollte.

TEXT UND BILDER: LUCIAN HAAS



1. Bauformen

Bis vor rund zehn Jahren gab es bei den Rettern für Gleitschirme nur zwei Kategorien: Entweder nicht-steuerbare Rundkappen oder steuerbare, keilförmige Rogallo-Retter. Die Rundkappen galten als einfache Lösung für jedermann, die Rogallos als eher etwas für Spezialisten. Seither sind zahlreiche neue Grundformen auf den Markt gekommen. Sie unterscheiden sich hauptsächlich darin, in welcher Form der Stoff über dem Piloten aufgespannt wird. Es gibt sie als Dreieck (Triangle), als Viereck (Kreuzkappe), als Fünfeck (Pentagon) und in der Mischform eines abgerundeten Quadrats (Square-Round, SQR). Manche bieten sogar eine gewisse Steuerbarkeit.

WICHTIG ZU WISSEN: Sie alle funktionieren und tun ihren Dienst! Man kann auch nicht sagen, dass eine Bauform allen anderen grundsätzlich überlegen wäre. Jede hat ihre Vor- und Nachteile. Rundkappen zum Beispiel sind durch ihren symmetrischen Aufbau noch immer am einfachsten zu packen. Die eckigen Varianten verlangen ein zum Teil deutlich differenzierteres Legen unterschiedlich breiter Bahnen. Nicht jeder Pilot wird sich das selbst zutrauen wollen.

Dafür zeigen moderne Kreuzkappen & Co in der Regel ein etwas schnelleres Öffnungsverhalten und vor allem eine höhere Pendelstabilität. In diesem Punkt stellen sie tatsächlich einen Fortschritt gegenüber Rundkappen dar. Zudem erreichen sie bei gleicher Fläche eine etwas geringere Sinkgeschwindigkeit. Das wird aber oft mit einer gewissen Vorwärtsfahrt erkaufte.

Bei Rogallos ist die Vorwärtsfahrt sogar Teil des Konzeptes. Denn erst sie ermöglicht das Steuern und trägt durch Auftriebseffekte zu den besonders geringen Sinkwerten bei. Allerdings stellen Rogallos, wie alle steuerbaren Retter auch anderer Bauformen, im Notfall unter Umständen höhere Anforderungen an den Piloten. Vor allem wenn es etwa darum geht, den Gleitschirm in einer Stresssituation geordnet vom Gurtzeug zu trennen oder einzuholen, um die volle Kontrolle über das

Steuersystem zu erlangen (Hinweis: Die Besonderheiten von steuerbaren Rettern werden in diesem Text nicht weiter behandelt).

2. Sinkgeschwindigkeit

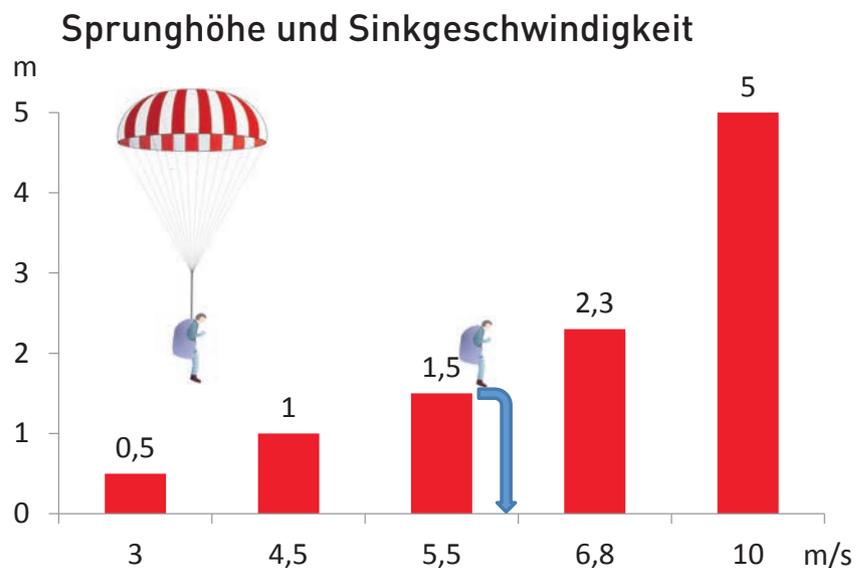
Wie schnell wir unter einem Rettungsschirm sinken, hängt maßgeblich von dessen Fläche und der angehängten Last ab. Ein größerer Retter führt bei gleicher Belastung zu einer geringeren Sinkgeschwindigkeit, weil er der Luft mehr Widerstand entgegen setzt. Allerdings gilt es zu beachten: Die Sinkgeschwindigkeit eines Retters ist nicht immer gleich. Sie wird durch die Dichte der Luft beeinflusst, die wiederum vom Luftdruck und der Temperatur abhängt. Je geringer der Druck und je höher die Temperatur, desto schneller sinkt man am Retter.

Im Rahmen der Zulassung eines Rettungsschirmes wird das Sinken gemessen. Es muss bei der heute hauptsächlich verwendeten EN-Norm für die angegebene Maximallast unter 5,5 m/s liegen (LTF 6,8 m/s). Dieser Wert gilt allerdings auf Meereshöhe.

DAS IST WICHTIG ZU WISSEN! Denn wir fliegen in der Regel nicht am Meer, sondern eher auf 2.000 oder gar 3.000 Meter Höhe in den Bergen. Dort ist der Luftdruck geringer, d.h. der Retter sinkt automatisch stärker. Aus den 5,5 m/s auf Meereshöhe werden in 3.000 Meter Höhe an einem warmen Sommertag schnell mehr als 6,4 m/s Sinkgeschwindigkeit. Die Härte der Landung entspricht dann einem Sprung nicht mehr aus 1,5 Meter, sondern aus über zwei Meter Höhe (s. Grafik).

Wer auch in größeren Höhen noch mit knochenschonenden Sinkgeschwindigkeiten am Boden aufkommen will, sollte einen entsprechend großen Retter einsetzen, beziehungsweise die im Kennblatt angegebenen maximalen Anhängelasten deutlich unterschreiten.

Der DHV empfiehlt seit Jahren, einen Retter so zu wählen, dass man 20 Prozent unter der angegebenen Maximallast bleibt. Das hat sich bewährt! Eine zweite Daumenregel besagt, dass man für jede 1.000 Höhenmeter, die man als potenzielle „Landehöhe“ einkalkuliert, rund 10 kg von der Maximallast abziehen sollte. Wer viel im



Grafik 1: Verschiedene Sinkgeschwindigkeiten am Retter lassen sich vergleichen mit einem Sprung von einer Mauer mit unterschiedlicher Höhe. Ein Sinkwert von 5,5 m/s entspricht einem Sprung aus rund 1,5 Metern.



↑ Klassische Rundkappen wie die Annular sind aufgrund der Symmetrie aller Stoffbahnen am einfachsten zu packen. Bei Öffnungszeit und Pendelstabilität gelten moderne „eckige“ Retterkonzepte aber als überlegen.



↑ Die Kreuzkappe X-One weist nicht nur die typischen Luftauslassschlitze in ihren Ecken auf, sondern auch noch ein zentrales Ausblasloch. Die Flanken sind weit heruntergezogen. Das erhöht die Pendelstabilität.



↑ Die Evocross gehört zu jener Art von Kreuzkappen am Markt, die eine bewusst eingebaute Vorwärtsfahrt aufweisen. Das Gleiten in eine Richtung reduziert das Pendeln.

Hochgebirge fliegt (~3.000 m), der sollte bei z.B. 100 kg Anhängelast also besser einen Retter mitnehmen, der mindestens bis 130 kg zugelassen ist.

Sich einen überdimensionierten Retter ins Gurtzeug zu packen, nur um ganz sanft am Boden aufzukommen, ist freilich auch nicht ratsam. Je langsamer ein Rettungsschirm sinkt, desto länger dauert unter Umständen der Abstieg. Bei Wind kann man dann weiter abgetrieben werden, als einem vielleicht lieb ist. In stärkeren Aufwinden läuft man Gefahr, sogar zu steigen. Bei geringen Sinkgeschwindigkeiten werden manche Rettungsschirme zudem stärker auf Turbulenzen der Luft reagieren und eher mal ins Pendeln geraten. Im Zweifel ist etwas zu groß aber immer besser als zu klein.

3. Öffnungszeit

Die meisten Retterwürfe erfolgen nicht in großer Höhe, sondern häufig in weniger als 100 Meter über Grund. Da zählt jede Sekunde, weshalb es wichtig ist, dass ein Retter möglichst schnell öffnet. Nach der EN-Norm muss er das innerhalb von fünf Sekunden, neuerdings sogar in vier Sekunden schaffen. Allerdings sind diese Werte nicht in die Praxis übertragbar. Denn beim EN-Test wird der Retter nicht mit Schwung geworfen, sondern einfach nur neben dem Piloten fallen gelassen. Aus den Nach-

kommastellen der Öffnungszeiten in den Werbeprospekten der Hersteller lässt sich deshalb nur bedingt ein belastbares Entscheidungskriterium ableiten.

Für die Praxis sollte man die Öffnungszeit eines Retters nicht allein nach EN-Maßstäben betrachten. Denn letztendlich ist der komplette Öffnungsvorgang des Retters entscheidend. Und der beginnt mit dem Ziehen des Retters aus dem Außencontainer, beinhaltet das mehr oder weniger gezielte Werfen und das Öffnen des Innencontainers, geht über ins Luftfassen des Retters bis zur wirklich stabil tragenden Funktion über dem Piloten.

Wer in der Praxis kurze Öffnungszeiten erreichen will, sollte vor allem folgende Faktoren beachten: Regelmäßiges Lüften und Neupacken des Retters. Dazu ein Gurtzeug mit möglichst kurzer Verbindung vom Rettergriff zum Innencontainer, das zudem ein widerstandsarmes Herausziehen des Retters ermöglicht (das Retterpaket sollte nicht zu eng darin sitzen). Darüber hinaus gilt: Ein kräftiger Retterwurf, der die Leinen vehement streckt und die Kappe durch den Impuls regelrecht aufreißt, ist der größte Garant für eine flotte Retteröffnung und der beste Schutz vor Retterfraß. Deshalb empfiehlt es sich auch, den Wurf regelmäßig beim Rettertraining in der Turnhalle zu probieren.

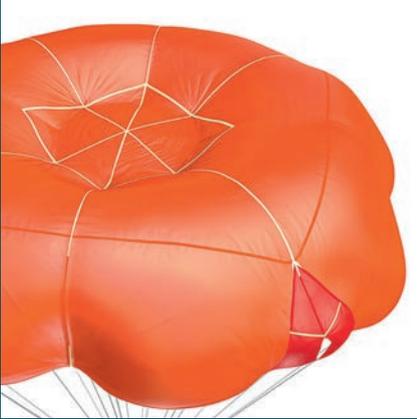
4. Vorwärtsfahrt

Die meisten Retter sinken nicht einfach senkrecht, sondern driften (auch bei Windstille) langsam in eine Richtung – manche mehr, manche weniger. Diese sogenannte Vorwärtsfahrt bringt Vor- und Nachteile mit sich. Bei steuerbaren Rettern ist sie sogar nötig, um überhaupt eine Richtung vorgeben zu können.

Ein Vorteil der Vorwärtsfahrt: Sie reduziert das gefährliche Pendeln eines Retters, weil dieser zu einer Seite hin gezogen wird, was das Pendeln behindert. Das seitliche Gleiten durch die Luft führt zudem in der Regel dazu, dass der Retter von der Luft so umströmt wird, dass dabei etwas Auftrieb entsteht. Dadurch reduziert sich die Sinkgeschwindigkeit. Bei der Landung auf einem hindernisfreien, ebenen Feld kann das hilfreich sein.

Nachteilig wird die Vorwärtsfahrt, wenn man deshalb seitlich gegen ein Hindernis getrieben wird. Das erhöht die Verletzungsgefahr. Problematisch kann ein stärkeres Gleiten auch werden, wenn der Pilot seinen Retter über einer vermeintlich sicheren Landezone geworfen hat (z.B. einem See beim Sicherheitstraining), dann aber feststellen muss, dass der Retter ihn durch seine Drift in unsicheres Terrain (z.B. ein Siedlungsgebiet) trägt.

Bei klassischen Rund- und Kreuzkappen entsteht die Vorwärtsfahrt vor allem durch



↑ Retter vom Typ SQR (Square Round) sind ein Mittelding zwischen Rund- und Kreuzkappe. Sie sind noch immer recht simpel zu packen.



↑ Der Pentagon-Retter besitzt fünf Ecken. Diese Form, bei der nie zwei Seiten genau parallel zueinander liegen, soll Pendelbewegungen gut dämpfen.



↑ Die X-Two ist ein Retter in dreieckiger Grundform. Gegenüber klassischen Kreuzkappen soll diese Bauweise eine noch bessere Pendelstabilität ermöglichen.



Beginn einer möglichen Scherenstellung zwischen einem Retter und dem noch fliegenden Gleitschirm. Diese Position erhöht die Sinkwerte. Nach dem Retterwurf sollte der Pilot den Gleitschirm flugunfähig machen (am leichtesten über einen C-Stall), um Scherenstellungen zu verhindern.

Risiko Scherenstellung

Wenn der Gleitschirm nach einem Retterwurf geöffnet bleibt und ein tragfähiges Profil aufbaut, kann er die Wirksamkeit eines Retters massiv beeinflussen. Von unten angeströmt, entwickelt er Auftrieb und zieht dann den Piloten aus dem Schwerpunkt unter dem Retter heraus. Der Retter wird schräg gestellt. Dadurch verringert sich die bremsende, projizierte Fläche und das Sinken nimmt stark zu. Infolgedessen erhält der Gleitschirm noch mehr Energie fürs Fliegen. So kann sich ein Kräftegleichgewicht ergeben, bei dem Gleitschirm und Retter sehr stabil, aber weit auseinander gezogen mit hoher Geschwindigkeit Richtung Boden fliegen (Downplane). Der Pilot hängt dabei häufig sogar in Rücklage im Gurtzeug, ohne eine Chance, sich komplett aufzurichten. Das birgt ein hohes Verletzungsrisiko. Scherenstellungen werden begünstigt u.a. durch zu kleine Retter, denen die Dominanz über den Gleitschirm fehlt. Ebenso gehen Retter, die eine höhere Vorwärtsfahrt besitzen, leichter in die Scherenstellung. Hier ist der Pilot gefragt, nach dem Retterwurf den Gleitschirm schnell flugunfähig zu machen (z.B. per tief gehaltenem B-Stall oder C-Stall) oder abzutrennen (Trennkarabiner).

Asymmetrien im Aufbau des Retters. Die können zufällig durch z.B. leicht unterschiedliche Leinenlängen entstehen, können aber auch vom Konstrukteur bewusst vorgegeben sein. Dahinter stehen unterschiedliche Design-Philosophien, über die immer wieder auch in Foren debattiert wird. Es gibt aber keine belastbaren Unfallstatistiken, die belegen, dass Retter, die nicht steuerbar sind, aber dennoch eine gewisse Vorwärtsfahrt entwickeln, häufiger zu Verletzungen führen.

Zumindest für Acro-Piloten empfiehlt es sich allerdings, wenn sie nicht eh eine steuerbare Rettung nutzen, beim Retter auf möglichst wenig Vorwärtsfahrt zu achten, um nicht im Notfall ungewollt aus der „Manöverbox“ zu driften.

Wie hoch die Vorwärtsfahrt eines bestimmten Rettermodells ist, darüber findet man keine genaueren Angaben. Laut LTF-Anforderungen dürfte ein Schirm, der nicht steuerbar ist, von sich aus gar keine Vorwärtsfahrt entwickeln; ansonsten müsste er steuerbar sein. In der EN-Norm hingegen sind bis zu 5 m/s Vorwärtsfahrt zulässig. Allerdings: Bislang fehlt es an genormten Messverfahren, um die Vorwärtsfahrt überhaupt vergleichbar zu ermitteln. Es liegt also im Auge der Prüfstelle, eine beobachtete Drift als akzeptabel einzuschätzen.



↑ Ein Beamer ist ein Retter vom Typ Rogallo. Diese Bauart ist grundsätzlich als steuerbar konzipiert. Dafür benötigen Rogallos eine gewisse Vorwärtsfahrt. Der Pilot sollte mit der Bedienung vertraut sein.

Risiko Retterfraß

Wenn man Pech hat, kann sich ein geworfenes Retterpaket in den Leinen des Gleitschirms verfangen, bevor es sich überhaupt richtig geöffnet hat. Am ehesten passiert so etwas, wenn der Pilot den Retter bei einer negativen Rotation (z.B. Sat-ähnliches Abspiralen mit einem Verhänger) zu zaghaft wirft. Ein Retterfraß kann mit jeder Art von Retter passieren. Hat der Pilot einen zweiten Retter im Gurtzeug, sollte er diesen sofort einsetzen. Ansonsten bleibt noch die Möglichkeit, die Verbindungsleine zum Retter zu greifen, um zu versuchen, den Retter soweit aus den Gleitschirmleinen zu ziehen, oder zu schütteln, dass er doch noch Luft fassen kann. Um den Retterfraß bei einem Sat-Sturz zu verhindern, empfiehlt sich der sogenannte Beinwurf. Dabei wird der Retter nicht einfach seitlich weggeworfen, sondern erst aus dem Gurtzeug gezogen, um ihn dann mit Schwung unter die Beine zu schleudern. Durch den zusätzlichen Impuls und die größere Distanz zum rotierenden Gleitschirm kann die Öffnung noch schnell genug erfolgen, bevor der Gleitschirm das Retterpaket einfangen kann.

5. Pendelstabilität

Um eine halbwegs kontrollierte Landung am Retter zu erreichen, sollte dieser möglichst pendelfrei sinken. Eine Landung aus der Pendelbewegung heraus birgt ein größeres Verletzungsrisiko. Zum einen kann ein starkes Pendeln die Sinkgeschwindigkeit bis zum Doppelten erhöhen. Zum anderen ist aus dem Pendeln heraus kaum eine kontrollierte Landung mit Landefall möglich.

Pendelbewegungen können auf unterschiedliche Weise entstehen. Zum einen durch aerodynamische Effekte, wenn die unter einer Retterkappe gestaute Luft abwechselnd zur einen, dann zur anderen Seite ausgeblasen wird. Dieses Problem tritt bei Rundkappen eher auf als bei Kreuzkappen. Eine gewisse Vorwärtsfahrt reduziert diesen Effekt.

Auch Störungen von außen können dafür sorgen, dass der Retter samt angehängtem Pilot ins Pendeln gerät. Ein typischer Fall tritt ein, wenn der Gleitschirm neben dem Retter immer wieder Luft fasst, anfährt und den Retter dann aus seiner Gleichgewichtslage zieht (siehe „Risiko Scherenstellung“).

Moderne, eckige Retter haben seitliche Schlitze, die ein kontrollierteres Ausblasen der Luft ermöglichen. Unter anderem deshalb besitzen sie gegenüber klassischen Rundkappen in der Regel eine geringere aerodynamische Pendelneigung. Auch tief herunter gezogene Seitenwände dämpfen Pendelbewegungen.

Um ein von außen als Störung induziertes Pendeln zu verhindern, muss der Pilot aktiv werden. Es gilt, seinen Gleitschirm am Fliegen zu hindern, z.B. mit einem B- oder C-Stall, oder indem man ihn vom Gurtzeug löst (Trennkarabiner). Auch hier bringt eine etwas größere Retterfläche häufig Vorteile: Das geringere Sinken bedingt eine verringerte Anströmung des Gleitschirms. Dieser bleibt dann ruhiger, weil der Retter das Geschehen dominiert.

6. Gewicht

Das Gewicht eines Retters wird maßgeblich von der Fläche und den verwendeten Stoffen bestimmt. Wer einen möglichst leichten Retter ins Gurtzeug packen will, sollte darauf achten, nicht an der Fläche zu sparen, denn sonst erkaufte er sich die Leichtigkeit mit erhöhtem Sinken. In den vergangenen Jahren sind neue, leichtere Stoffe für Retter auf den Markt gekommen. Sie ermöglichen ausreichend große Retter mit einem geringen Gewicht von teils weit unter zwei Kilogramm.

Bedenken sollte man: Extremer Leichtbau bedeutet häufig einen Kompromiss bei der Haltbarkeit. Besonders dünne Stoffe sind in der Regel weniger reißfest, oder können sich leichter verziehen, z.B. nach einer Wasserlandung. Solche Retter könnten dann bei weiterer Verwendung deutlich höhere Sinkwerte aufweisen. Es empfiehlt sich, beim Retterkauf auf Produkte zu achten, bei denen der Hersteller die Stabilität der Stoffe nach einer Wasserung bestätigt.

7. K-Prüfung

Ein Retter muss nicht nur von seinen Daten her zu den eigenen Bedürfnissen passen, er muss auch mit dem Gurtzeug, in das er eingebaut wird, kompatibel sein. Das muss bei jedem Retterkauf mit der sogenannten K-Prüfung gecheckt und bestätigt werden. Hierfür sollte man sich Zeit nehmen. Ein Vorgehen á la „einmal Einbauen, einmal Rausziehen, passt schon“, reicht nicht. Das Volumen sollte so bemessen sein, dass der Retter locker im Außencontainer sitzt, ohne aber groß hin- und her rutschen zu können. Zu große Retter können im Notfall, vor allem bei hohen G-Belastungen bei Spiralstürzen, nur erschwert gezogen werden. Dann fehlt die Kraft für den Retterwurf und es kommt häufiger zum Retterfraß. Zu kleine Retterpakete können wiederum im Gurtzeug verkanten und so die Auslösung blockieren. Mehrere Zugtests mit unterschiedlichen Zugwinkeln helfen, mögliche Problemfälle zu erkennen. ◀

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



↑ Jochen Zeyher ist Starrflügelпилот und mehrfacher deutscher Meister im DHV-XC, Deutschlandpokal und deutscher Flachlandmeister. Am 31.12.2013 flog er in Burgsdorf/Namibia einen FAI-Dreiecks-Weltrekord über 405,3 km. Mit dem deutschen Starrflügelnationalteam gewann er zweimal die WM-Silbermedaille in der Mannschaftswertung.

Im Amtsdeutsch sind wir Hängegleiter, wobei man streiten könnte, ob damit das Merkmal des (als Pendel) im Fluggerät hängen, oder das den Hang hinab gleiten gemeint ist. Fakt ist, dass sowohl die ersten Segelflieger vor annähernd 100 Jahren, wie dann später die Drachen und noch später die Gleitschirme vom und am Hang flogen. Die Aufwinde am Hang zu nutzen, war auch für Fluggeräte mit relativ bescheidener Leistung möglich und ermöglichte stundenlanges Fliegen. Durch geschicktes Fliegen entlang der Bergflanken lassen sich Leistungen erzielen, die über das

eigentliche Leistungsvermögen des Fluggeräts hinausgehen. Dieser Vorteil schwindet mit zunehmender aerodynamischer Güte des Fliegers, weshalb Segelflieger gerne im Flachland unterwegs sind, die Gleitschirme eher am Berg und die Drachenflieger irgendwo dazwischen. Ausnahme ist die One-Way-Fliegerei mit dem Wind, die gibt dem Gleitschirm auch im Flachland am meisten Schub.

Sich vom Berg zu lösen, im Flachland Thermik aufzuspüren und zu nutzen, ist heute für viele von uns ganz normal. Viele bevorzugen sogar das Flachland, bietet

es doch relativ stressfreies Fliegen. Keine Lees, keine kniffligen Talwindssysteme, dafür umso mehr Landeplätze. Fliegen bis zum Aufschlag. Der Bergtransport entfällt und üblicherweise landet man da, wo man gestartet ist. Der Komfort kann noch gesteigert werden, wenn das Fluggerät schon aufgebaut im Hagar steht. Die Namibiaflieger können ein Lied davon singen. Dennoch scheuen einige der eingefleischten Bergflieger das Flachland. Es fehlt einfach das Vertrauen, ohne die nächste Kante oder den nächsten Gipfel einen sicheren Aufwind zu erreichen. In diesem Artikel will ich von

Auf Dreieckskurs im Flachland

Tipps und Tricks vom Dreiecksspezialisten

TEXT UND FOTOS: JOCHEN ZEYHER

von Uedem an der holländischen Grenze bis Altes Lager im tiefen Osten. Aber egal, ob bayerisches Voralpenland oder Niederrhein, es gibt neben gewissen Eigenarten jedes Geländes doch Grundmechanismen der Thermikablösung, die überall zutreffen.

Die gute Botschaft ist: Egal wo man fliegt, wenn man es einmal kapiert hat, geht es überall! Es geht immer los mit einer guten Flugvorbereitung. Die beschränkt sich daheim, wo man sich auskennt, auf's Wetter. Was schon schwierig genug ist, meist hat man 2-3 Wettermodelle zur Hand plus den Blick aus dem Fenster und macht sich ein Bild daraus. Dieses wird nicht selten später im Flug über den Haufen geworfen, was aber nicht so schlimm ist, da man beim XC-Fliegen die Flugaufgabe jederzeit anpassen kann. Besonders interessieren die Wetterdaten zu Beginn und zum Ende des Fluges, also dann, wenn wir bei schwächeren Bedingungen etwas behutsamer unterwegs sind.

Thermikbeginn ist entscheidend für den frühesten Startzeitpunkt. Vom Berg bedeutet ein Frühstart mit Absaufen, dass der Hammertag ruiniert ist, wenn man nicht Gleitschirmflieger ist und irgendwo zwischenlanden kann. An der Winde oder im UL-Schlepp, oder mit E-Lift hat man den Vorteil, sofort wieder starten zu können und kann damit das Startfenster risikolos ausrei-

zen. Dies brauchen aber nur jene, die den letzten Kilometer aus dem Tag rausquetschen wollen. Bequemer wartet man, bis ein befiederter oder noch besser ein betuchter Kollege aufkreist und damit Hektik am Start aufkommen lässt.

Das Thermikende ist doch recht variabel, eine gute Taktik ist daher, sich am Ziel noch die Ausbaumöglichkeit der Aufgabe offenzuhalten. Da sind leicht mal 30-40 Extrakilometer drin.

Der Wind sollte generell schwach sein, 5 bis 15 km/h. Darüber wird es erfahrungsgemäß schwierig für geschlossene Aufgaben. Es ist meist sinnvoll, bei anfänglich niedriger Basis und schwächerer Thermik einen Kurs mit Rückenwindkomponente einzuschlagen. Geht das nicht, weil z.B. ein Luftraum im Weg ist, lohnt es sich, auf bessere thermische Verhältnisse zu warten. Der Tagesabschnitt mit den besten Steigwerten ist der frühe Nachmittag, bei einem FAI-Dreieck sind wir dann auf dem zweiten Schenkel und dafür sollten wir bei flotterer Gangart einen Kurs gegen den Wind wählen. Abends flaut der Wind oft ab, kommt in unserem imaginären Dreieck dann von der Seite, und stört nur wenig beim Gleiten in der dann häufig großflächig tragenden Luft.

Am Himmel wünschten wir uns 3/8 Cumuli den ganzen Tag. In der Praxis ist es leider oft so, dass die Wolkenhäufchen erst recht zögerlich entstehen, um später dann umso höher aufzutürmen. Die Route ist so zu le-

meinen Erfahrungen berichten, die ich als Drachenflieger überwiegend im deutschen Flachland gesammelt habe, wo Flüge möglich sind, die der Alpinfliegerei in nichts nachstehen. Manch einer, der mich kennt, wird jetzt die Stirn runzeln und denken, der fliegt doch hauptsächlich im Schwarzwald, so flach ist der doch gar nicht. Stimmt, aber wenn man ein größeres Dreieck fliegen will, muss man unweigerlich die flache Baar überqueren, um das Hügelland der schwäbischen Alb zu erreichen und die ist auch ganz schön flach. So richtig platt ist eigentlich nur die norddeutsche Tiefebene, also



↑ Auch im Bayerischen Alpenvorland sind große Dreiecke möglich, wie z.B. vom Blomberg oder vom Flugplatz Greiling.



↑ Fertig zum Start hinter dem UL im Erzgebirge

gen, dass man dem Schatten der prognostizierten Congestuszone entkommt. Schlimmer als Congestus ist ein aufblauernder Spätnachmittagshimmel, mit dem letzten Wölkchen ist meist auch die letzte Thermik dahin. Ganz anders als bei Blauthermik, die ist oft gut und hochreichend, trotzdem wird man im Flug einen Gang zurückschalten und noch intensiver Luft und Gelände auf sich wirken lassen. Hier ist das Vertrauen in die eigene Intuition besonders wichtig.

Mit den Wetterdaten geht es jetzt zur Planung der Streckenaufgabe. Dabei helfen Tools wie z.B. der XC-Planner, oder ThermiXC. Außerhalb der alpinen Hotspots sind Hinweise zur Thermik eher rar, Hauptaugenmerk gilt daher der aussichtsreichsten Streckenführung anhand des thermischen Potentials im Flugrevier. Ganz wichtig sind Hindernisse, meist Lufträume, aber auch unlandbare Regionen wie große Wälder, Städte und Seen. Ist man fremd in einem Gebiet, dann lieber mehr Abstand zum Hindernis einplanen, sonst kommt man leicht in Stress.

Mit Funk, Fanet und Livetracking wird Streckenfliegen noch interessanter

Die fertige Aufgabe kann man sich als Route direkt aufs Instrument laden und los geht's. Seit einiger Zeit ist auch der Livetracker stets an Bord, so wissen die Daheimgebliebenen, wo man steckt und können bei Bedarf

sogar Daumen drücken. Und den Upload des Fluges zum XC-Server erledigt das kleine Gerät auch gleich noch mit.

Mit den Mitfliegern kommuniziert man über Funk und, relativ neu, jetzt kann man seine buddies mit Position und Höhe per Fanet auf dem Display sehen. Aber meistens ist man beim Streckenfliegen doch auf sich allein gestellt, so richtig als Duo oder gar als Gruppe zusammen zu fliegen, ist mir bisher selten gelungen. Vielleicht bringt uns das Fanet da weiter.

Nach dem Start ist die Spannung zunächst hoch, bis das erste Piepsen des Varios ertönt. Aus der Winde hat man nicht allzu viel Zeit zur Suche, der Aktionsradius ist dadurch eingeschränkt, dass man sich zum Startpunkt zurückorientieren muss. Man spürt aber schon am Seil, was die Luft macht, und weiß beim Klinken schon ziemlich genau, was einen erwartet. Einfacher ist es hinterm UL, man klinkt erst, wenn die Thermik genehm ist und dreht direkt ein. Hat man erstmal zwei Steigkreise geschafft, geht einem die Thermik nicht mehr vom Haken und der Streckentag kann endlich losgehen.

Gleich im Startbart lernt man den Charakter des Tages kennen, man gewinnt Überblick, sieht die Wolkenentwicklung in allen Richtungen und entscheidet, die geplante Aufgabe in Angriff zu nehmen, oder doch in irgendeiner Weise zu variieren. Nach Ab-

flug aus Maximalhöhe gibt es dann kein Zurück mehr, das Abenteuer beginnt! Die Arme eng zusammen in bester aerodynamischer Haltung geht es mit Sollfahrt dahin, die kann noch eher gemächlich sein, je nach Steigwerten im Startbart. Normal sind McCreeady-Einstellungen um die 1.5 m/s. Sollte keine Wolke auf Kurs erreichbar sein, ist es manchmal nicht verkehrt, seine Geschwindigkeit in Richtung bestes Gleiten zu reduzieren. Man gibt der Thermik voraus damit ein bisschen mehr Zeit, doch noch hoch zu poppen. Den Rhythmus zu finden, das ist die hohe Kunst: Wer hat's nicht schon erlebt: Vor dir entstehen die Cumuli wie bestellt, aber auch: Jedes Mal, wenn du ankommst, zerfällt das Miststück. Es gibt diese Tage mit den ganz kurzlebigen Geschossen, eng und knackig, die erst über dir kondensieren, wenn du schon fast an der Basis bist. Solche Wolken tief anzufliegen macht wenig Sinn, da ist die Blase schon durch. Das geschulte Auge erkennt die ersten Fetzen so rechtzeitig, dass noch einige hundert Meter Höhengewinn rausspringen. Zu tief sollte man es nicht kommen lassen, es sei denn, man hat etwas Hundertprozentiges voraus. Unter 500 m über Grund wird es schnell unkomfortabel, man muss sich einbremsen, Suchlinien fliegen und dann auch noch das nächstschwächste Steigen mitnehmen. Das kostet alles viel Zeit und Nerven. Stressfrei fliegen heißt deswegen:

Flieg hoch, atme tief! Nach zwei Stunden Flug nähern wir uns der ersten Wende, haben also die gewünschten Kilometer zum Start auf dem Tacho. Aus einem guten Bart dehne ich jetzt ganz gerne das Dreieck noch um ein paar Kilometer aus, kehre zum selben Bart zurück und weiter geht's zur zweiten Wende. Dieser Schenkel ist der eingezwickte zwischen 2 Wendepunkten, seine Länge bestimmt unser maximales Dreieck. Jeder DHV-XC-Flieger hat die Maße für den kürzesten Schenkel im Kopf, nämlich 28-56-84 für ein 100-200-300 km-FAI-Dreieck nach der 28 %-Regel. Auch wenn die Instrumente heute einen FAI-Rechner haben, ich setze an meiner Wende einen neuen Goto-Punkt, sicher ist sicher.

Mit Geduld gräbst Du Dich wieder aus

Jetzt zur besten Tageszeit ist Racetime, McCready auf 2.5 m/s. Mit der höheren Basis werden auch die Abstände zwischen den Aufwinden größer. Verpasst man einen, kann es schon brenzlig werden. Deshalb hat man immer Plan B oder gar C parat, d.h. schon vor Erreichen der nächsten Tankstelle weiß ich, wohin ich abbiegen muss, falls diese gerade geschlossen hat. Vorausschauendes Fliegen ist also angesagt. Es passiert trotzdem immer wieder, dass die Bodenkontur immer klarer sichtbar wird. Das ist einerseits schlecht, weil man tief ist, andererseits gut, weil es genau jetzt darauf an-

kommt, jedes kleine Detail da unten zu bewerten. Die Windfahnen am Supermarkt, das kleine Gewerbegebiet, vielleicht garniert mit einer Hochspannungsleitung, daneben noch ein dunkler Acker, und, und, und. Jetzt ist der Nullschieber schon willkommen, und mit diesem heißt es gefühlvollst mitzugehen, bis er in das ersehnte Steigen mündet. Bei einem Hänger brauchst du Geduld. Jeder Meter Höhengewinn zählt. Wer 20 m gewinnt, kann auch 40 m gewinnen. Und wenn du 40 m hast, schaffst du auch 80...usw. Auf diese Weise ziehe ich mich bisweilen aus dem Sumpf. Ohne Übertreibung, sehr oft ist das so. Manchmal aber auch nicht, und dann landet man eben ganz cool und trinkt ein Landebier.

Essen und Trinken nicht vergessen

Aber so weit sind wir noch nicht, es ist jetzt gegen fünf Uhr, Zeit, die 2. Wende zu nehmen und den Heimflug anzutreten. Zwischendurch gab es noch Brotzeit in Form eines Müsliriegels, der stets im Ärmel steckt und ein paar Schluck aus dem Camelback. Die Basis erreicht jetzt oft ihren Höchststand, die Thermik zieht aber nicht mehr so ordentlich durch. Von den 3/8 ist nur noch eines übriggeblieben. Tiefkommen ist jetzt unbedingt zu vermeiden, also lieber einen Gang zurückschalten. Oder, anderes Szenario: Aus den 3/8 haben sich 5/8 veritable Congestus geformt. Diese werfen

abends ordentlich Schatten über viele Quadratkilometer, deshalb möglichst über den sonnenbeschienenen Flächen bleiben, auch wenn Umwege in Kauf genommen werden müssen. Wenn die Peilung zum Ziel erstmalig unter 1:25 kommt, und es sind noch eine oder anderthalb Stunden Thermik zu erwarten, stehen die Chancen gut, den Sack zuzumachen. Jetzt gute Gleitlinien finden, Mini-Konvergenzen, z.B. der Autobahn entlang oder der Bahntrasse folgend. Aussichtsreich sind jetzt auch die aufgewärmten Dörfer. Bewegt man sich nur über Pampa, dann jetzt über den Nadelwäldern die aufsteigende Luft mitnehmen und so den Gleitpfad flach halten. Läuft es besser als erwartet, erwacht sofort neuer Ehrgeiz und es geht in die Verlängerung über das Ziel hinaus, der Kopfrechner wird nochmal bemüht, damit die Proportionen des Dreiecks auch stimmen und so kann es risikolos noch eine ganze Weile weitergehen. Irgendwann ist man im Endanflug zum Platz, denkt schon an die Landung, wünscht sich jetzt doch ein bisschen mehr Wind, der ist aber eingeschlafen, ebenso wie die Beine im Gurtzeug nach vielen Stunden Flug. Also raus mit den Haxn und lustig Gymnastik gemacht, dann eine gestandene Landung und wenn jetzt dein Glückstag ist, wartet noch dein Schatz mit einem Landebier auf dich.

So schön kann Flachland sein. ▽

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



Versicherungsantrag Haftpflicht „PLUS“

Vor- und Familienname _____

DHV-Mitgliedsnummer _____ Geburtsdatum _____

Anschrift _____

Ich beantrage die angekreuzte Versicherung über den Gruppen-Versicherungsvertrag des DHV mit der HDI-Gerling Industrie Versicherung AG für **DHV-Mitglieder**. Falls ich bei der angekreuzten Versicherung kein Datum eingesetzt habe, soll die Versicherung zum sofortigen Zeitpunkt in Kraft treten.

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel – Haftpflicht „PLUS“
Deckungssumme 1.500.000 € pauschal für Personen und Sachschäden

- inkl. Erhöhung der Bergungskostenversicherung von 2.500 € auf 10.000 € je Bergungsfall
- inkl. Vermögensschadenversicherung bis 15.000 € je Schadenereignis

Bitte beachten Sie hierzu Rückseite/Seite 2 des Antrages „Bedingungen und Erläuterungen“!

ohne Selbstbeteiligung (SB) Jahresprämie 55,20 €

mit 250 € Selbstbeteiligung je Sachschaden Jahresprämie 46,60 €
(gilt nicht für versicherte Bergungskosten)

Versicherungsschutz gewünscht ab (Datum) _____

Gesetzliche Halter-Haftpflicht nur für Gleitsegel – Haftpflicht „PLUS“
Deckungssumme 1.500.000 € pauschal für Personen- und Sachschäden

- inkl. Erhöhung der Bergungskostenversicherung von 2.500 € auf 10.000 € je Bergungsfall
- inkl. Vermögensschadenversicherung bis 15.000 € je Schadenereignis

Bitte beachten Sie hierzu Rückseite/Seite 2 des Antrages „Bedingungen und Erläuterungen“!

ohne Selbstbeteiligung (SB) Jahresprämie 49,40 €

mit 250 € Selbstbeteiligung je Sachschaden Jahresprämie 43,70 €
(gilt nicht für versicherte Bergungskosten)

Versicherungsschutz gewünscht ab (Datum) _____

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige den Deutschen Hängegleiterverband e.V. die jährlich fälligen Versicherungsprämien von meinem

Konto-Nr. _____ bei Bankinstitut _____

Bankleitzahl _____ einzuziehen.

Ort, Datum _____ Unterschrift _____



Die zusätzliche Halter-Haftpflicht „PLUS“ (inklusive Versicherung der Bergelkosten bis max. 10.000 Euro für nur 10 Euro Jahresbeitrag mehr.

Spätestens bei der Rechnung für die Bergung kann man noch einmal „aus allen Wolken“ fallen. Kaum jemand weiß, dass bei einem Helikoptereinsatz im Ausland oder nahe der Grenze die Versicherungssumme der DHV-Standardversicherung mit 2.500 Euro Bergungskosten für eine aufwendige Suche und Rettung per Heli nicht immer aus-

reichend sein muss. Die Halterhaftpflichtversicherung Haftpflicht „PLUS“ sichert für den zusätzlichen Jahresbeitrag von nur 10 Euro mehr ein höheres Bergelkostenrisiko bis max. 10.000 Euro ab.

Mehr Infos beim DHV unter 08022-9675-0, unter mitgliederservice@dhv.de oder auf www.DHV.de

Brauneck *My Love* - oder doch My Nightmare?

Das Brauneck im Isartal ist ein stark frequentierter Flugberg. Kein Wunder, denn im Isartal ist es wunderschön und der Berg verkehrsgünstig gelegen zur Metropole München.

TEXT UND FOTOS: HAGEN MÜHLICH

Im Frühjahr pilgern die Streckenflugjäger zum Brauneck und blasen zur Kilometerjagd auf das Karwendeldreieck. Die Flugschulen bilden ihre Schüler aus und Hike and Fly Einsteiger beginnen hier mit ihren ersten Touren. Die Touristen gönnen sich einen Tandemflug und die vielen Hobbypiloten genießen die erste Thermik.

So schön und harmonisch könnte es sein, wären da nicht die speziellen Herausforderungen der Geländeumgebung des Braunecks, gepaart mit den Wetterverhältnissen.

Das Wochenende vom 30.3. und 31.3.2019 geht mit sagenhaften neun Baumlandungen in die Geschichte ein.

Warum kann das Brauneck die Piloten so überfordern?

Ostwindlagen können im Isartal extrem stark werden. Die Wegstrecke zum Landeplatz wird sehr lang und es stehen kaum geeignete Notlandeplätze zur Verfügung. Zudem entsteht über dem Tal eine Ostwindwelle, die es Piloten an manchen Tagen richtig schwer macht, ohne Abstiegs-hilfe runter zu kommen. Am Landeplatz erwarten den Piloten dann Turbulenzen,

bei denen man voll konzentriert bleiben muss, um den Schirm aktiv zu landen.

Der Gipfel an sich ist vom Landeplatz aus betrachtet sehr weit hinten in Richtung Westen gelegen.

Die Startplätze sind nach Norden, Osten und Süden ausgerichtet. Ein Start in Richtung Westen ist nicht möglich, da bei Westwind der Berg komplett im Lee ist und es keine echte Möglichkeit gibt, in Richtung Westen sauber zu starten.

Alle drei Startplätze sind ausreichend groß und vertragen durchaus auch eine größere Anzahl an Piloten. Leider musste der Club in letzter Zeit feststellen, dass die Akzeptanz und die gegenseitige Unterstützung untereinander immer weiter abnimmt und stattdessen sich Egoismus und Intoleranz breit machen. Der Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V. hat sich des Themas angenommen und wird ab sofort vermehrt die Startplätze überwachen, um das Gelände zu schützen und weiter für alle offen halten zu können.

Der Berg hat seine Besonderheiten, auf die ich auch gleich eingehen möchte, aber zuerst müssen wir den Piloten an sich betrachten. Es war offensichtlich, dass viele

Piloten nicht in der Lage waren, die Wetersituation und die Bedingungen am Berg an dem besagten Wochenende zu beurteilen. Auffällig war ein Lemmingverhalten beim Start gefolgt von zahlreichen Fehlentscheidungen auf dem weiteren Flugweg Richtung Landeplatz.

Der Schlüssel zur Verbesserung der eigenen Flugfähigkeit liegt in der Weiterbildung. Der DHV, die Flugschulen und die Clubs bieten zahlreiche Veranstaltungen an und der Appel geht an alle, diese Angebote zu nutzen. Ein weiterer Schlüssel ist die Eigenverantwortung und die Beurteilung des eigenen Könnens. Es ist erschütternd zu sehen, wie oft sich Piloten überschätzen und dann überrascht werden von den Bedingungen.

Das Brauneck ist ein richtig toller Flugberg für Flüge am Morgen, weil hier die Thermik in der Regel früh und sanft einsetzt. Auch am Abend kann man entspannt im vorherrschenden Talwindssystem soarsen und den Abendhimmel so richtig genießen.

Der Berg und die Umgebung

Das Brauneck ist nach Osten hin ausgerichtet und dementsprechend fängt es



↑ Hoch über dem Geierstein im Isartal. Im Hintergrund das Brauneck mit Zwiesel und Blomberg

früh an, thermisch zu werden. Dadurch entsteht im Laufe des Vormittags ein Talwindssystem im Isartal, das von Nord nach Süden strömt. Dieser Talwind schafft es, bis zum Gipfel hoch zu reichen und kann dazu auch ungewöhnlich stark werden. In der Regel stellt das kein Problem dar, aber im Landeplatzbereich ist die Luft durch Gebäude, Parkplätze und Bewaldung sehr verwirbelt.

Landung

Hier gilt es konsequent konzentriert zu fliegen und die Landevolte unbedingt zu befolgen. Bei sehr starkem Talwind ist mit ausreichender Höhe eine Starkwindland-

eeinteilung zu fliegen. Die Landevolte ist links herum je nach Windrichtung.

Kleiner Tipp! In der Nähe des Landeplatzes befindet sich ein guter Soaring Hügel, den wir Einheimische Kleinlanzarote nennen. An diesem Hügel lässt es sich entspannt soaren, aber der Flugweg zum Landeplatz führt über eine Baumreihe. Deshalb achtet bitte auf eine ausreichende Abflughöhe zum Landeplatz.

Achtung! Das Soaren an Kleinlanzarote ist bis 31.7.19 wegen eines brütenden Uhus untersagt!

Starten

Starten in Windrichtung Osten: Das Brauneck verfügt über zwei Startplätze nach Osten.

Startplatz Koteck/Umsetzer - Dieser sichere und einfache Startplatz ist besonders für Anfänger und Gelegenheitspiloten geeignet.

Der Umsetzer ist frei angeströmt Richtung Ost und Nordost. Der Flugweg zum Landeplatz ist komplett frei von Hindernissen und der Landeplatz ist die ganze Zeit einsehbar. Fußweg von der Bergstation zum Startplatz ca. 10 bis 15 Min.

Startplatz Garland – im Garlandhang. Ausgerichtet nach Osten ist es DER Startplatz



↑ Flugroute Garland entlang der Bahn bei Ost- und leichtem Nordwind.



→ Landeplatz, Linksvolte entsprechend der Windrichtung einhalten.

für Ostwind. Ein Start hier gilt für Profis als relativ einfach, dennoch ist volle Konzentration erforderlich! Die Startwiese ist steil und ein Abbruch kann bei beschleunigtem Schirm schon kompliziert werden. Dazu versperrt ein Sessellift auf der rechten Seite eine Ausweichmöglichkeit nach rechts.

Der Garlandkessel produziert teilweise sehr starke thermische Aufwinde, die gepaart mit dem Talwind förmlich nach oben donnern. Hier muss der Pilot den Schirm beherrschen.

In den Morgenstunden können auch Anfänger und Gelegenheitspiloten hier in der Regel problemlos ihren Flug starten.

Die Besonderheit beim Start im Garland ist der weitere Weg in Richtung Landeplatz. Der Flug führt durch den lang gestreckten Kessel und der Landeplatz ist nicht einsehbar.

Die Flugstrecke sollte entlang der Bergbahn geplant werden, um kurz vor dem Umsetzer/Koteck etwas linksseitig in einem Bogen den Kessel zu verlassen. Dann kommt auch der Landeplatz wieder zum Vorschein.

Versiertere Piloten nutzen gerne die Flanke links vom Start, um auf die, bei Talwind im Luv befindliche Nordseite zu gelangen. Kein Problem bei normalem laminarem Ostwind.

Diese Möglichkeit kann aber bei stärkerem Talwind zur großen Herausforderung werden, wenn der Pilot es nicht schafft,

ANZEIGE

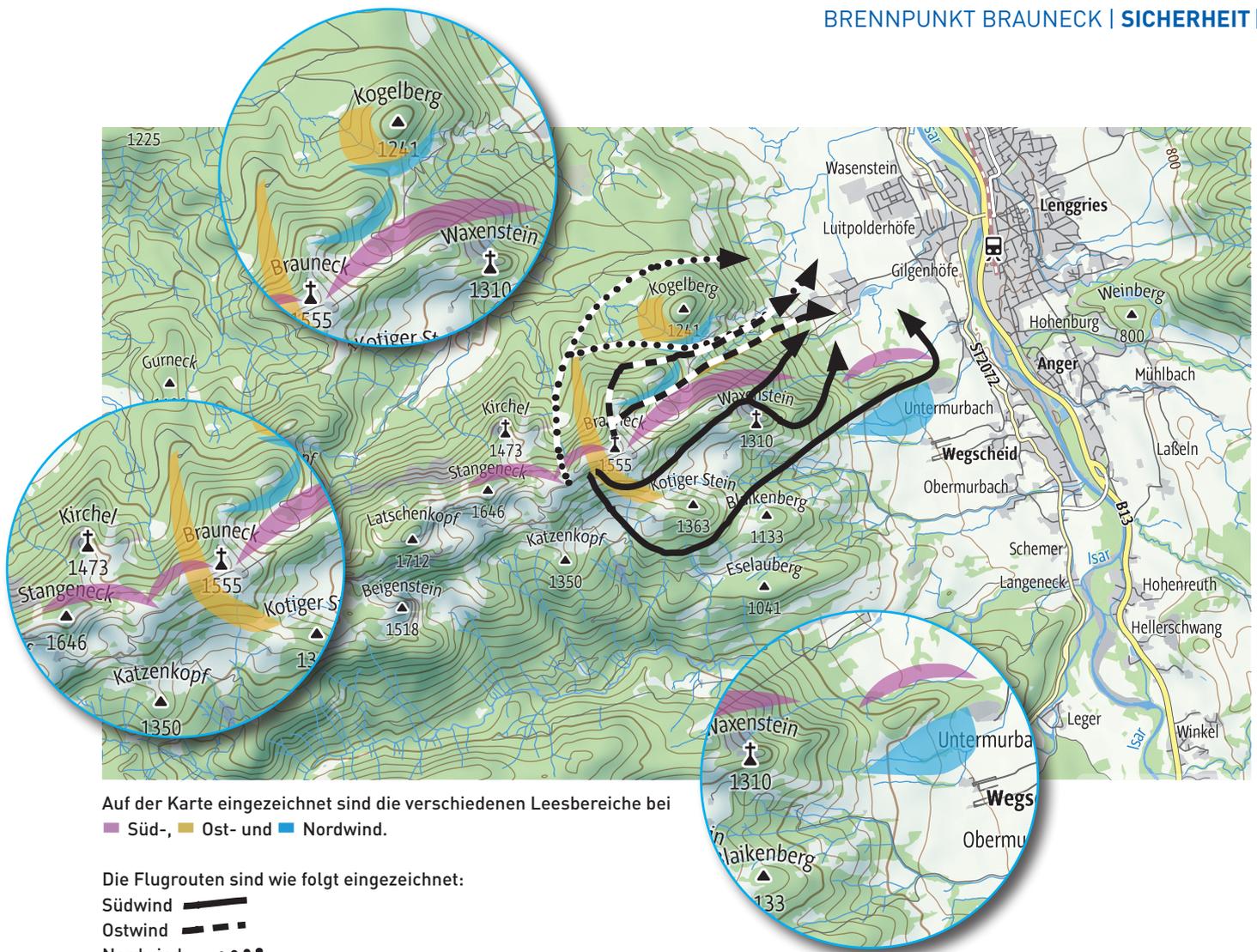
NEUE WEGE ENTDECKEN

Mit dem superleichten Equipment von SKYMAN.
Zum Beispiel mit dem einzigartigen Sir Edmund RACE,
EN /LTF B - 1,75 kg (Größe 17)



www.skyman.aero





Auf der Karte eingezeichnet sind die verschiedenen Leesebereiche bei
 ■ Süd-, ■ Ost- und ■ Nordwind.

Die Flugrouten sind wie folgt eingezeichnet:
 Südwind —————
 Ostwind - - - - -
 Nordwind
 (Note: The original image uses different line styles for the routes: a solid line for South wind, a dashed line for East wind, and a dotted line for North wind.)

ausreichend hoch die Nordflanke zu erreichen. Dann muss er zwingend rechtzeitig abdrehen und in Richtung Bergbahnseil fliegen, um dort an der Bahn entlang wie oben schon beschrieben den Kessel zu verlassen. Ein südseitiges (Leeseite) Durchfliegen der Nordflanke endet mit massiven Turbulenzen bis hin zu einer Notlandung in unangenehmem Gelände.

Starten in Windrichtung Norden:

Der Nordstart (Gipfelstartplatz Nord) – Die Ausrichtung nach Norden ermöglicht Starts in Richtung Nord bis Nordost. Bei leichtem Nordwestwind ist auch hier noch ein Start problemlos möglich. Der Nordstartplatz ist vom Profil erst flach und fällt dann steil nach unten ab. Die Besonderheit liegt an der Klippe, die am Ende ca. 150 m senkrecht nach unten fällt.

Bei null Wind sollte eher verzichtet werden, denn dazu ist der Startplatz insgesamt etwas grenzwertig von der Länge her. Bei leichtem Wind von vorn (Nord) ist es

sehr einfach, hier zu starten. Zu beachten ist der lange Weg zum Landeplatz, an dem erst die Westflanke des Garlandkessels umflogen werden muss. Hier bildet sich bei Ostwind ein deutliches Lee, das es den Piloten schwierig macht, ausreichend Höhe zu halten für den weiteren langen Weg über die Nordflanke zum Landeplatz. Der Pilot muss dann auch noch am vorgelagerten Hügel (Kogel) vorbei, der voll im Talwind steht und ein dementsprechendes Lee im westlichen und südlichen Teil seiner Flanken erzeugt.

Fazit, bei Ostwind darf hier nicht gestartet werden! Der Weg zum Landeplatz ist schlicht zu weit, denn es gibt keine Notlandemöglichkeit bis hinter dem Kogel.

Der Startplatz kann sehr thermisch werden und auch hier mischt sich der Talwind dazu und verstärkt die Windgeschwindigkeit massiv. Bedingt durch die Klippe entstehen gewaltige Turbulenzen, die einen sicheren Start richtig schwer bis unmöglich machen.

Unser Tipp! Wenn die Büsche und Bäume anzeigen, dass starke thermische Winde den Startplatz heraufkommen, lieber auf einen Start verzichten. Der Nordstart bietet in der Regel am Abend gute Bedingungen für einen schönen Flug.

Bitte beachtet, dass die Flugstrecke zum Landeplatz generell über stark bewaldetes Gebiet führt ohne Notlandeplätze.

Starten in Windrichtung Süden:

Der Südstartplatz (Gipfelstartplatz Süd) – Die Ausrichtung nach Süden ermöglicht Starts in Windrichtung Süd, Südost und Südwest.

Der größte Startplatz am Brauneck und vermeintlich auch der einfachste. Aber aufgepasst, denn der Weg zum Landeplatz ist lang und führt über mehrere Hindernisse. Hinzu kommt, dass wir oben bei Südwind starten, im Tal aber schon Nordwind (Talwind) eingesetzt hat.

Nach dem Start führt der Flugweg in Richtung Bergbahnstation. Kurz vor der



↑ Startplatz Garland
Perfekt für die Morgenstunden,
Flugroute entlang der
Seilbahn Richtung Umsetzer
(Koteck)

↓ Kurz nach dem Start vom
Südstartplatz. Bitte achtet
auf die Materialseilbahn,
die von der Bergstation zur
Florianshütte führt.



Benimm-Regeln am Brauneck:

- ▶ Den Anweisungen der beaufsichtigenden Clubmitglieder (z.B. Startleiter) ist Folge zu leisten.
- ▶ Erst das Gurtzeug anziehen und den Schirm außerhalb vom Startbereich herrichten.
- ▶ Den Gleitschirm nicht über andere Schirme von startbereiten Piloten legen.
- ▶ Den Landeplatz zuerst ansehen und sich mit dem Gebiet vertraut machen.
- ▶ Die Landekarte unaufgefordert beim Bahnpersonal vorzeigen.
- ▶ Tandemflüge privat müssen vorher beim Club angemeldet werden.
- ▶ Tandemflüge gewerblich sind nur den beim Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V. registrierten Piloten gestattet.
- ▶ Kein Groundhandling am Start bei einem gesperrten Startplatz und/oder einem Hubschraubereinsatz.

Station kreuzt eine Materialseilbahn, die mit großem Höhenabstand überflogen werden muss. Gelingt das nicht, ist es zwingend erforderlich, nach rechts abzudrehen und an dem nach unten abfallenden Seil entlang zu fliegen, bis man es gefahrlos überqueren kann.

Der weitere Flugweg führt zur Südflanke des Garlandkessels und dort südseitig entlang bis zum Umsetzer/Koteck. Von dort kann der Landeplatz wieder eingesehen werden. Der Flug geht weiter in Richtung Talmitte und orientiert sich dann zum Landeplatz.

Sollte der einsetzende Talwind zu stark sein für einen gefahrlosen Flug zum Landeplatz, gilt es, die Notlandeplätze in Wegscheid anzusteuern. Bitte beachtet hier, dass die Südseite von „Kleinlanzarote“ eine massive, weitreichende Leerturbulenz verursacht. Bitte nehmt ausreichend Abstand und landet weit hinten. Die Wiesen sind sehr groß. Bitte hal-

tet den Flurschaden so gering wie möglich und legt den Schirm am Weg oder Parkplatz zusammen.

Fliegen

Der Vorteil der Startmöglichkeit in fast alle Richtungen ist gleichzeitig auch der Nachteil des Fluggebietes. Denn wenn man nicht thermisch hoch hinauskommt, muss man beim Flug oft ein Durchfliegen eines Lees oder das Umfliegen einer Geländekante bzw. baulichen Maßnahme in Kauf nehmen.

Bei Inversionslagen entsteht oftmals eine weitere Besonderheit. Der Wind im Tal wird kanalisiert und reicht durch die wetterwirksame Sperrschicht nicht bis zum Gipfel. Piloten sind dann erst mal überrascht, dass der Wind unten stärker ist als oben und evtl. sogar komplett konträr zur Windrichtung am Gipfel weht (Südwind Gipfel – Nordwind Tal). Weiterhin müssen sie dann auf dem Weg ins Tal mit einer Windscherung rechnen und im deutlich verstärkten Talwind mit den Turbulenzen umgehen.

Der in Lenggries ansässige Club und die Flugschule vor Ort haben immer ein offenes Ohr für Fragen und geben euch alle Informationen, die ihr braucht.

Ihr findet alle Informationen zu aktuellen Brauneck und Blomberg Themen unter www.lenggrieser-gleitschirmflieger.de.

Der Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V. ist sich bewusst, eine große Verantwortung für dieses Fluggebiet zu tragen und möchte auch in Zukunft dieses schöne Gelände für alle Piloten zur Verfügung stellen.

Wir brauchen daher die Unterstützung von allen Piloten, denn das Gebiet ist in Gefahr, durch Unfälle, Verhalten gegenüber den Grundeigentümern, dem Bahnpersonal usw.

Wir haben ein sehr gutes Verhältnis zur Bergwacht Lenggries und wollen sie lieber entlasten, als belasten.

In der vergangenen Woche war das nicht einfach für den Club, die gesamte Situation in Sachen Sicherheit und Gelände zu managen. Das Gleiche gilt übrigens auch für das Fluggebiet Blomberg in Bad Tölz, das ebenfalls unter der Verwaltung der Lenggrieser Gleitschirmflieger und des DCI steht. ◀

JEDER FLUG EIN GROSSER MOMENT

Größe hat viel Facetten - der Atlas 2 überzeugt als solider Intermediate-Schirm für Anfänger und erfahrene Piloten, die einen XC Flügel mit großem Sicherheitspotential bevorzugen.

EN B // 6 Grössen // 55-125kg



Atlas²

www.gingliders.com

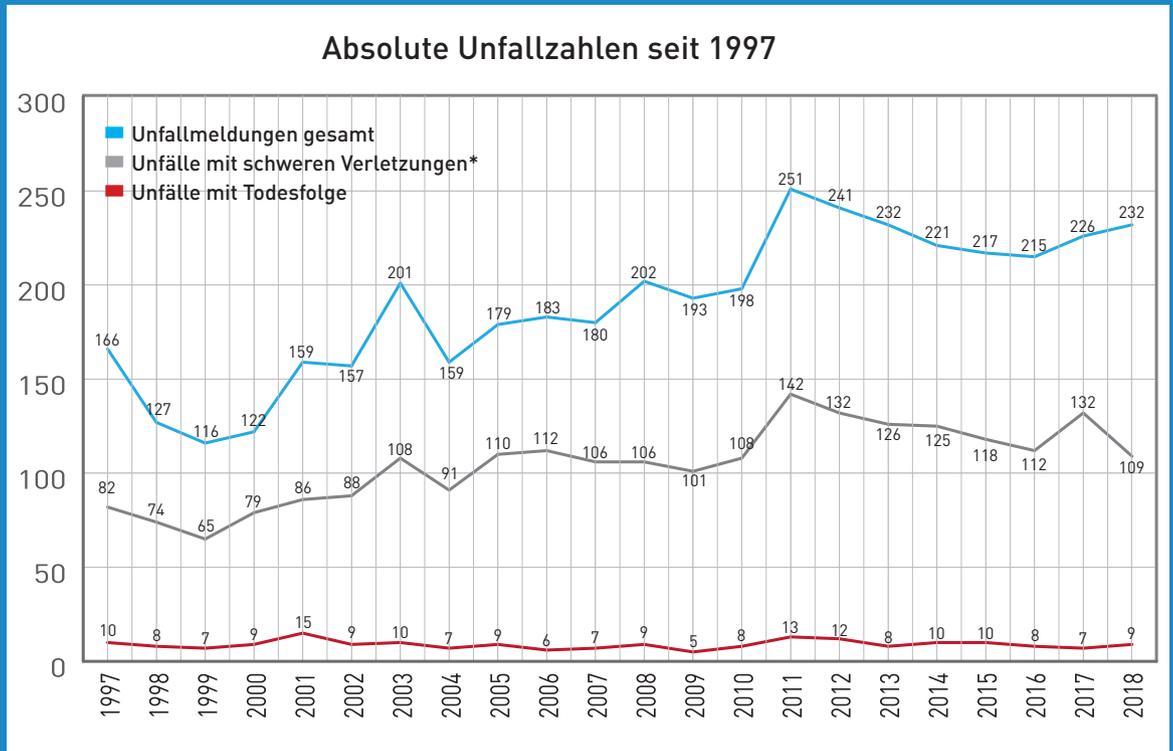


Unfallanalyse Gleitschirm 2018

TEXT: KARL SLEZAK



Training unter fachkundiger Anleitung
ist einer der Schlüsselfaktoren zur
Unfallprävention



Für das Jahr 2018 wurden dem DHV 232 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im Inland (137) und Ausland (95) gemeldet. 109 mit schweren Verletzungen, 9 tödliche Unfälle, davon 1 Todesfall aufgrund eines medizinischen Notfalls. Bei der Bewertung der Unfallzahlen sollte berücksichtigt werden, dass zu Beginn der Aufzeichnung 1997 knapp 20.000 DHV-Mitglieder Gleitschirmpiloten waren, 2018 waren es mehr als 36.000.

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

2018 war in Mitteleuropa ein meteorologisch außergewöhnliches Jahr. Einige wetterkundliche Allgemeinplätze müssen wohl überdacht werden. Beispiel: „Alternende Hochs sind thermisch unergiebig, weil zu stabil“. 2018 wurden die Hochs biblisch alt und trotzdem blieb die Thermik gradientstark und hochreichend. Oder der hier: „Hochsommer-Hitze unterdrückt die Entwicklung von Thermik“. Von wegen. Auch bei 35° C gab es über den ausgedörrten Böden von unten heraus starke Thermiken – flächendeckend. „Bevorzugte Bedingungen für Dust Devils finden sich in den Wüsten und Steppengebieten.“ Nicht so im Sommer 2018. Besonders das ost- und nordostdeutsche Flachland war ein wahres Aufmarschgebiet ganzer Scharen von Dust Devils. Leider auch mit den entsprechenden Unfallfolgen für Gleitschirmpflieger. Ein Streckenflieger schrieb in einem Unfallbericht: „Von oben gesehen reihte sich

ein Dusty an den anderen, ich kam mir vor wie im Death Valley“.

Bereich Start und Abflug Fehler beim Vorflug- oder Startcheck

Acht Unfälle hatten ihre Ursache in einem fehlerhaften Vorflug- oder Startcheck. Unfälle von deutschen Piloten durch offene Beingurte waren 2018 keine bekannt geworden (sehr wohl aber im europäischen Ausland mit zwei Todesfällen).

„Wir hatten – schrieb eine Flugschule – bei dem Piloten schon mehrmals beobachtet, dass er, wegen überaus hektischer Starttechnik, mit Leinenknoten gestartet war. Das war so auffällig, dass wir ihm zu einem anderen Schirm rieten, da er offensichtlich mit der Kontrolle der dünnen, unummantelten Galerieleinen des Skywalk Chili 4 überfordert war“. Bei einem Start kam es zum schweren Unfall, weil der unentdeckte Leinenknoten zu einer Drehbe-

wegung in den Hang führte. Der Pilot hatte auf die Funkanweisungen der Fluglehrerin gar nicht reagiert. Aus dem Bericht spricht der Frust einer Fluglehrerin, die schon zu oft erlebt hat, dass technisch eher schwache, aber beratungsresistente „alte, weiße Männer“ ihrer Empfehlung nicht folgen und sich mit zu anspruchsvollen Schirm-Modellen in große Gefahr bringen. „Aufgrund der einsetzenden Panik wollte ich nur noch den Leinenknoten lösen, driftete dabei unbemerkt nach links ab“ schrieb eine Pilotin, die mit einem Leinenknoten gestartet war. Sie und zwei andere Piloten verursachten beim Gegensteuern einen Strömungsabriss und verletzten sich beim Aufprall auf dem Boden schwer.

Fast schon ein Klassiker, auch weil er so plakativ die Sinnhaftigkeit des 5-Punkte-Startchecks zeigt: Der Pilot hatte eine Beschleuniger-Leine vor dem Einhängen

TÖDLICHE UNFÄLLE 2018

Januar | Kerio | Rift Valley | Kenia

Ein 54-jähriger deutscher Gleitschirmpilot war mit einer österreichischen Flugschul-Reisegruppe im Rift Valley zum Streckenfliegen. Die Windbedingungen und die thermischen Verhältnisse in dem Fluggebiet waren extrem. Der Pilot war nach knapp 40 km Strecke in einen Leebereich geflogen. Vermutlich ausgelöst durch einen Massiv-Klapper stürzte der Pilot in die Kappe des Gleitschirms (Advance Sigma 10, LTF C). Er zog sich beim Aufprall auf den Boden tödliche Verletzungen zu. Weil innerhalb kurzer Zeit drei GS-Piloten nach Klappern tödlich verunglückt waren, hat der DHV eine Warnung vor diesem Fluggebiet veröffentlicht. Ausführlicher Unfallbericht unter Sicherheit und Technik auf www.dhv.de.

März | Niedere/Bezau | Österreich

Ein 38-jähriger B-Schein-Pilot war bei turbulenten, lee-geprägten Bedingungen zu hoch im Landeanflug. Starkes Anbremsen, kombiniert mit böigem Wind (Windgradient), führten zum Strömungsabriss des Icaro Wildcat L (LTF B), erst einseitig, dann beidseitig und zum Absturz. Vermutlich hatte auch ein unentdeckt gebliebener Leinenknoten zu dem Strömungsabriss beigetragen. Der Pilot erlitt durch die Wucht des Aufpralls tödliche Verletzungen. Auslöser für die sehr turbulenten Landebedingungen war ein durch den Talwind entstandenes, großflächiges Leegebiet auf der Südseite des Flugberges Niedere. Ausführlicher Untersuchungsbericht des DHV mit Sicherheitshinweisen unter Sicherheit und Technik auf www.dhv.de.

Mai | La Herradura | Spanien

In dem bekannten Küsten-Fluggelände ertrank ein deutscher Gleitschirmflieger nach einer Wasserlandung im Meer. Er hatte sich beim Landeanflug verschätzt und war bei starker Brandung in Ufernähe im Wasser gelandet. In der Brandung hatte der Pilot keine Chance, er ertrank innerhalb kurzer Zeit, auch weil er gegen Felsen geschleudert wurde. Einen Mo-

nat vorher waren an der portugiesischen Atlantikküste drei österreichische Gleitschirmflieger im Meer ums Leben gekommen. Ausführlicher Fachartikel von Simon Winkler zum Thema ist unter Sicherheit und Technik auf dhv.de zu finden.

August | Schleppegelände in Mecklenburg-Vorpommern | Deutschland

Der erste von zwei tödlichen Unfällen durch das Wetter-Phänomen Dust Devil. Der Flugschüler hatte einen Höhenflug mit Windenschleppstart gemacht und war ca. 45 Minuten in moderater Thermik und eher schwachem Wind geflogen. Im Landeanflug wurde der Gleitschirm (Ozone Mojo 5, LTF A) von einer starken, rotierenden Turbulenz erfasst, die nicht sichtbar war (kein typischer, durch Staub, rotierende Blätter, Gräser, etc. gekennzeichneter Dust Devil). Der Gleitschirm fiel komplett in sich zusammen und konnte sich wegen der geringen Höhe (ca. 15 m GND) nicht mehr öffnen. Der Pilot erlitt beim Aufprall lebensgefährliche Verletzungen und starb später im Krankenhaus.

August | Schleppegelände in Sachsen | Deutschland

Nur wenige Tage später der zweite tödliche Dust Devil-Unfall. Es war kein Absturz, sondern ein Bodenunfall. Der erfahrene Tandempilot wartete eingehängt im Gleitschirm auf seinen Passagier. Der Tag war heiß, der Wind aber eher schwach und aus verschiedenen Richtungen kommend. Bis zum Unfallzeitpunkt verlief der Flugbetrieb problemlos. Wie aus dem Nichts wurden Schirm und Pilot von einer rotierenden Böe (Dust Devil) erfasst und in die Höhe gerissen. Der Pilot wurde mit

großer Wucht zuerst gegen ein Fahrzeug und danach mehrfach auf den Boden geschleudert.

September, Kössen, Österreich:

Ein 50-jähriger Gleitschirmpilot musste nach einem missglückten Acro-Manöver (Heli) den Rettungsschirm auslösen. Unglücklicherweise erfolgte die Landung in der Kössener Ache, einem Wildbach. Der Pilot wurde durch den von der Strömung erfassten Gleitschirm mitgerissen. Trotzdem relativ schnell Helfer an die Ache geeilt waren, gelang wegen des schwierigen Geländes und der hohen Strömungsgeschwindigkeit eine Bergung nicht. Der Pilot wurde nach mehreren hundert Metern zwischen Felsen unter Wasser gedrückt. Die endlich herangekommenen Retter konnten nur noch den Tod feststellen.

→ In solchen Fällen könnte ein am Gurtzeug angebrachtes Cutmesser lebensrettend sein. Gibts in hochwertiger Ausführung auch im DHV-Shop.

Oktober | Saint Vincent les Forts | Frankreich

Ein 54-jähriger A-Schein-Pilot war bei seinem ersten Flug in dem Fluggebiet. Die Betreuer hatten gerade beschlossen, wegen des zunehmenden Windes das Fliegen einzustellen. Die Windbedingungen am Landeplatz waren noch moderat. Der 54-jährige flog mit dem Wind in ca. 30 m Höhe und leitete plötzlich und auch für den beobachtenden Fluglehrer am Landeplatz völlig überraschend eine scharfe Kurve ein, vermutlich um 180° gegen den Wind umzudrehen. Es kam zum einseitigen Strömungsabriss an seinem

Dust Devils entwickeln sich auch in unseren Breiten zu einer echten meteorologischen Bedrohung für Gleitschirmflieger. Information ist deshalb wichtig. Zwei Fachartikel hierzu, die jeder kennen sollte:

Auf der DHV-Website von Volker Schwanitz: https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2015/Artikel_Sicherheit/Artikel_Meteo/2014_186_dust_devils.pdf

Und auf dem Blog von Lucian Haas: <https://lu-glidz.blogspot.com/2018/09/meteowissen-dust-devil.html>

U-Turn Eternity (LTF A) mit anschließender Kaskade (Abkippen, Vorschießen). Der Pilot schlug in einer Pendelbewegung hart auf dem Boden auf und zog sich tödliche Verletzungen zu. Der DHV hat den Unfallschirm technisch untersucht und testgefliegen. Dabei waren keine Auffälligkeiten hinsichtlich Strömungsabriss-Verhalten festgestellt worden.

Oktober | Almunecar | Spanien

Kein Flugunfall, sondern Herzversagen im Flug war die Ursache für einen Todesfall. Kurz nach dem Start war der Gleitschirm bei ruhigen Flugbedingungen in eine flache Drehung geraten, die bis zum Boden nicht stoppte. Der Pilot war äußerlich unverletzt aufgefunden worden. Eine Obduktion wurde angeordnet, die Klarheit über die Todesursache gab.

November | Algodonales | Spanien

Ein relativ wenig erfahrener, 57-jähriger A-Schein-Pilot führte einen der ersten Starts mit seinem neuen Advance Iota 2 (LTF B) durch. Nach dem Rückwärts-Aufziehen drehte er sich in die falsche Richtung aus und hob eingedreht ab. Der Drehimpuls des Falsch-Ausdrehens führte zu einem 2-fach Twist. Eine beginnende Drehbewegung wollte der Pilot durch einen Steuer-Input ausgleichen. Wegen des Twists zog er jedoch die falsche Bremse, dadurch wurde die Kurve zum Hang dynamisch beschleunigt. Der Crash erfolgte in felsigem Gelände. Trotz eines Integralhelms zog sich der Pilot beim Aufprall schwerste Kopfverletzungen zu, die trotz sofortiger und intensiver Erste-Hilfe-Maßnahmen zum Tod führten.

→ Blitz-Check, in welche Richtung das Ausdrehen erfolgen muss: Dahin wo der oben liegende Tragegurt ans Gurtzeug führt.

versehentlich durch den Auslösegriff des Rettungsgerätes geführt. Beim Betätigen des Beschleunigers öffnete sich der Gurtzeug-Container. Dabei kam es zum Herausfallen und Öffnen des Rettungsgerätes. Unverletzte Landung zwischen Bäumen. Bei zwei weiteren Piloten hatte sich der Rettungsgeräte-Container des Gurtzeugs während des Starts geöffnet. Einer davon beanstandete die viel zu lockeren Kunststoff-Splinte seines Gurtzeugs und hatte dabei übersehen, dass diesbezüglich bereits eine Sicherheitsmitteilung veröffentlicht war.

→ Regelmäßig checken (DHV-Website), ob für die eigene Ausrüstung eine Sicherheitsmitteilung besteht.

Klar, man sollte den Startplatz nicht unnötig lange blockieren. Aber: Leinenkontrolle, Check der unverdreht aufgenommenen Steuerleinen, Überprüfung der Schließen des Gurtzeugs – das sind lebenswichtige Checkpunkte, die seriös abgearbeitet werden müssen. Man sollte sich dabei nicht aus der Ruhe bringen lassen.

Beachte!

Bei Leinenknoten: Immer erst Richtungskorrektur (viel Gewichtsverlagerung, wenig Gegenbremse), weg von den Hindernissen, raus in den freien Luftraum, Beschleuniger aktivieren. Dann erst Lösungsversuche.

Unfälle beim Start

68 Unfälle insgesamt wurden bei Start und Abflug gemeldet, davon 33 mit schweren Verletzungen und 1 tödlicher Unfall. Die Mehrzahl der Verletzungen entstand durch Stolpern, Ausrutschen, Umknicken, vom Wind mitgeschleift werden oder durch Hindernisberührung während des Startlaufs. Bei manchen Starts entsteht der Eindruck, der Pilot kämpfe mit einem wilden Tier. Da wird hektisch gezerrt, wild gezogen und brachial gerissen. Dabei war es nie leichter als mit den modernen Gleitschirmen, ruhig, kontrolliert und mit Übersicht zu starten. Um das zu trainieren, reicht ein kleiner, flacher Hang und Simon Winklers Video-Tutorials (Youtube, Link auf der Startseite von www.dhv.de) zu Starttechnik und Groundhandling.

Wer sich selbst nicht als großen Starttechnik-Helden einschätzt, kann viele Probleme schon mit der Wahl des Platzes zum Schirm-Auslegen und der dadurch vorgegebenen Startstrecke vermeiden. Mulden, Absätze, Schrägen oder Steine, Erdhügel und andere Hindernisse stören den Startlauf und verlangen dabei viel motorisches Geschick. Bei einer homogenen, hindernisfreien Aufzieh- und Startstrecke kann sich der Pilot ganz auf seine ohnehin anspruchsvolle Aufgabe konzentrieren.

Stets kritisch ist ein Überschießen der Kappe mit anschließendem Einklappen. In 4 Fällen drehten die Piloten durch den Klapper in den Starthang und verletzten sich sehr schwer. Zwei weitere Piloten stürzten nach frontalen Klappern kopfüber den Hang hinunter. Gefährlich wird es besonders, wenn die Kappe in der vollen Beschleunigungsphase einklappt. Das ist bemerkenswert oft dann der Fall, wenn im Startlauf die Kappe erst hinter den zu schnell anlaufenden Piloten nickt, um dann mit viel Schwung vorzuschießen und einzuklappen. Die dadurch verursachten Stürze mit schon hoher Laufgeschwindigkeit oder schnellen Drehbewegungen sind oft folgenschwer. Drei weitere Fälle (davon ein Todesfall) waren zu verzeichnen, bei denen die Piloten eingetwistet abgehoben waren und ebenfalls in den Hang crashten.

Muss man den Schirm wirklich bei allen Bedingungen rückwärts aufziehen zum Start? Bei sehr wenig Wind ist dann ein Rückwärts-Gehen/Laufen notwendig. Dabei ist die Gefahr zu stolpern und dadurch unkontrolliert (eingedreht) abzuheben besonders hoch. Im sehr steilen Startgelände lässt man es auch besser bleiben. Die Kappe steigt hier extrem schnell und hebt den Piloten oft aus. In diesen Fällen hat der gute, alte Vorwärts-Start mehr Vorteile.

Abflugphase

Zwar ist dem griechischen Philosophen Platon sicher zuzustimmen, wenn er feststellt: „Das Staunen ist der Anfang der Erkenntnis“. Aber es gibt dafür geeignetere Momente als den Beginn



Der wichtigste Part im Sicherheitstraining: Das Üben der richtigen Pilotenreaktion bei großflächigen Einklappern.

MARIO EDER

eines Gleitschirmfluges. Zwei Flugschüler waren bei ihren ersten Höhenflügen, nach eigener Schilderung, so überwältigt vom Gefühl des Verlusts der Erdschwere, dass sie minutenlang buchstäblich nichts taten. Und beide in einer weiten Kurve ins Gelände zurück steuerten, mit verzweifelten Fluglehrern am Funk und anschließendem Krankenhausaufenthalt. Die Mehrzahl der schweren Unfälle beim Abflug hat irgendwas mit dem Flugwetter zu tun. Wer beobachtet hat, dass „der zuvor stark drehende, teils von hinten blasende Wind nachlässt und endlich von thermischem Aufwind abgelöst wird“, könnte auch mal darüber nachdenken, ob vielleicht eine Lee-Situation vorliegt. Jeder Pilot hat wohl schon die Erfahrung gemacht, dass die in der Luft angetroffenen Bedingungen anders waren als die Einschätzung derselben vor dem Start. Manchmal werden Warnzeichen unbewusst verdrängt, weil man heiß aufs Fliegen ist. „Mir war bewusst, dass der Wind eigentlich zu seitlich und zu böig war. Aber ich hätte nicht damit gerechnet, dass es mich so brutal runterwäscht, zumal ich direkt in eine Ablösung gestartet bin“, erklärte ein Pilot, der hart im Hang landete und vom Heli geholt werden musste. Ähnlich erging es 6 anderen Pilotinnen und Piloten, die verunfallt waren, weil ihre Gleitschirme nach dem Start unerwartet heftig eingeklappt waren. Eine typische Schilderung: „Vorwärtsstart bei leichtem Vorwind. Kurz nach dem Start

massives Sinken im Geradeausflug und heftige Turbulenzen gefolgt von starkem Klapper rechts, ca. 50-60 %. Darauf folgte Drehung nach rechts in Richtung Hang, woraufhin ich sofort die Rettung warf“. Hier war es eine Nordföhn-Leesituation, in vielen anderen Fällen ist es eine Fehleinschätzung kleinräumiger Strömungen. Immer wieder fallen Schneisen-Startplätze durch hohe „Ausfallquoten“ bei den Starts auf, sie verlangen eine besonders kritische Beurteilung.

„Ablösungen und Wind waren schon ziemlich stark, aber vor mir sind zwei einheimische Tandems noch relativ problemlos raus, sodass ich ohne Bedenken gestartet bin. Meinen Schirm hat es auf gleicher Flugroute im Abflug aber total zerlegt!“ Vorsicht bei solchen Rückschlüssen. Tandempiloten sind oft echte Könnler und nicht selten auch ziemlich schmerzfrei, was die Bedingungen angeht. Das beobachtete Flugverhalten des (viel höher belasteten) Tandems nicht mit dem eigenen Schirm gleichsetzen.

Vor den Startvorbereitungen sich etwas abseits alleine hinsetzen, alles genau beobachten, den Wind, die Wolken, die Thermik, die Piloten, die schon gestartet sind. Sich fragen, ob man bei diesen Bedingungen mit Freude und ausreichendem Sicherheitspolster in der Luft sein wird. Erst dann die Flug-Entscheidung treffen.

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

Einklapper

Für das Jahr 2018 wurden 48 Unfälle nach Einklappern gemeldet, 26 seitliche Einklapper, 15 frontale Einklapper, 7 Einklapper, die in der Unfallmeldung mit „nicht näher zu spezifizieren“ angegeben waren. In 11 Fällen war es nach dem Einklappen zum Verhängen und nachfolgendem Spiralsturz gekommen. 22 Piloten verletzten sich bei diesen Unfällen schwer, 3 tödlich.

Einklapper-Unfälle, Fakten

Starke Streckenflugbedingungen – das zeigt auch das Frühjahr 2019 wieder – haben ein Repertoire an Turbulenzen, das auch den Mutigsten das Fürchten lehren kann. Weniger erfahrene oder auch aus weicherem Holz geschnitzte Flieger sollten an solchen Tagen besser zu Fuß gehen, oder die Morgen- und Abendstunden nutzen. Gerne verdrängt und meist unterschätzt werden die psychischen Auswirkungen eines Schreckens-Erlebnisses in Hammer-Turbulenzen, auch wenn am Ende körperlich alles heil bleibt. Der Verfasser führt häufig Gespräche mit betroffenen Piloten. Die Erkenntnis: Lieber einmal öfter auf einen Flug in grenzwertigen Bedingungen verzichten, als jahrelang mit einem Angsterlebnis belastet zu sein

und die Freude am Fliegen nicht mehr recht zu finden. „Ich wusste aus dem Sicherheitstraining, dass mein Schirm bei Klappern weit vorschießt, dieses war jedoch so stark, nachhaltig und schnell, dass der Schirm unter mich schoss und ich an der Kappe vorbei sprang.“ Hier war eine aggressive Turbulenz ohne Ankündigung wie aus dem Nichts gekommen und hatte den Gleitschirm gepackt. Ein Phänomen, das es eben auch gibt in dem Gebrodel von kräftigen vertikalen und horizontalen Strömungen an windigen Thermiktagen.

Nicht wenige Piloten machten die Erfahrung, dass ihr Schirm bei Klappern in starken Turbulenzen giftiger reagiert als im Sicherheitstraining und auch als es die LTF-Klassifizierung vermuten lässt. Meist ist dafür eine steilere Knicklinie des Klappers verantwortlich, die einen viel höheren Widerstand erzeugt als ein „Standard-Klapper“. Dieser Pilot schildert zudem die Problematik der gefühlten Sicherheit hochstabiler moderner Schirme auch in (zu) schlechten Flugbedingungen: „Fehleinschätzung: Nachträglich gesehen war es sehr bockig, allerdings hatte ich ein sehr sicheres Gefühl unter dem Schirm. Nach der Störung habe ich nicht schnell genug geschaltet, um den Schirm am Wegdrehen zu hindern, obwohl ich erst vor kurzem an einem Siku teilgenommen hatte. An dem Tag war eigentlich kein guter Flug zu erwarten. Obwohl ich bei solchen Verhältnissen sonst immer landen ging, versuchte ich an diesem Tag mein Glück, welches ich dann mit einem unverletzten Retterabgang auch in Anspruch nahm“.

Aber es geht natürlich auch anders. Vollkommen überschaubare Flugbedingungen können dann kritisch werden, wenn der Pilot an die falsche Stelle fliegt. Das Luv bei super-sauberen Soaring-Bedingungen mag soft und anfängertauglich sein. Windabgewandt, also im Lee, ist trotzdem der Teufel los. Tückisch sind Umströmungslees, weil sie oft nicht erkannt werden. Dass hinter einer horizontalen Geländekante ein Lee lauert, leuchtet jedem ein. Dass sich auch hinter vertikalen Knicken im Gelände oft (bei nur leicht seitlicher Anströmung) eine turbulente Zone befindet, musste dieser Pilot feststellen: „Mit zu wenig Höhe über den Bäumen einen Einschnitt am Hang ausgeflogen. Plötzliche Böen verursachten einen Einklapper und die Landung im Baum“.

Noch ein paar O-Töne zu Soaring-Lees: „Vermutlich in unbemerktem Lee beim Soaren Front- und Seitenklapper links. Beim Versuch der Stabilisierung Seitenklapper rechts mit Eindrehen nach rechts. Danach Baumlandung direkt an der Steilkante“. „Über dem Wald - wohl im Lee des zunehmenden Windes und verstärktem Aufwind vor der Baumreihe - Klapper (mittelgroß) rechts. Aufgrund des Höhenverlustes war eine Baumlandung nicht mehr vermeidbar.“

Die Frage „Wo ist das Lee?“ bei einem Flug regelmäßig korrekt zu beantworten, ist eine der großen Herausforderungen für Gleitschirmflieger.

Weil die Windströmungen am Hang oft komplex sind, muss dringend zu einem großen Hangabstand geraten werden. 50 Meter sind kein Luxus, sondern ein realer Abstand, um noch etwas Zeit und Platz zum Reagieren auf Einklapper zu haben.

Einklapper in größerer Höhe werden meist nur dann kritisch, wenn der Pilot überreagiert und einen Strömungsabriss provoziert oder wenn es zu einem Verhänger kommt. 2018 wurden 11 Verhänger-Vorfälle gemeldet, fast ausschließlich mit High-Level-B-Gleitschirmen oder höher (ein A-Schirm war dabei, aber der verhängte nach einem Acro-Manöver). Die meisten Piloten mit Schirmen in dieser Klasse fliegen verkleidete Gurtzeuge. Viele (fast alle) berichteten vom Eindrehen der Tragegurte nach dem Klapper, wie das bei Verwendung dieser Gurtzeuge eher die Regel als die Ausnahme ist. Wegen der dadurch eingedrehten Steuerleinen ist fast immer ein Kontrollverlust die Folge. „...und twistete mich ein“...„der Schirm ging in eine Verhängerspirale und twistete ein“...„Totalzerstörer mit mehrfachem Eintwisten und Spiralsturz“...„Mich hats dann eingetwistet“...„Ich befand mich zudem in einem Twist“... (alles Originalzitate 2018).

Der Zusammenhang zwischen verkleideten Gurtzeugen und Twist nach Klappern ist markant. Bei allem Komfort und dem Leistungsplus dieser Gurtzeuge sollten sich die Piloten dieses Nachteils bewusst sein.

Ganz gefährlich ist eine starre Fixierung der GoPro-Kamera am Helm. 2018 wurden zwei Fälle gemeldet, wo sich nach einem Klapper Leinen in dieser Befestigung verfangen hatten. Einer der Schirme konnte nicht wieder unter Kontrolle gebracht werden, dies schaffte erst der Retter.

Nicht nur bei den Tests zur DHV Safety Class wird festgestellt, dass immer mehr Schirme ab High-Level-B zu anspruchsvollen Ausprägungen bei frontalen Einklappern tendieren. Dieser Pilot berichtete: „Der Schirm ist ca. 200 m über dem Hang ansatzlos mit großer Wucht mittig eingeklappt, hat sofort einen Horseshoe gebildet und die Stabilos verhängen sich ineinander. Ein Verhalten wie man es sonst nur von gestreckten Zweileinern kennt“. Auch hier war der Einsatz des Rettungsschirms erforderlich.

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

Kollisionen

Es wurden 7 Kollisionen (alle Gleitschirm/Gleitschirm) gemeldet. 3 Piloten verletzten sich schwer. Die Kollisionen ereigneten sich: Beim Soaren am Hang (4), im Landeanflug (1), beim Kreisen in der Thermik (2). Am Hang in der Thermik kreisen, ja, geht, aber nur wenn keine anderen Flieger am Hangsoaren sind, denen muss nämlich ausgewichen werden. Ein kreisender Pilot tat genau das nicht und so kam es zu einer Kollision, die beide Beteiligten (dank Retter und Baum) unverletzt überstanden. Wohl auch ohne gegenseitigen Groll, denn man ging anschließend zusammen Kaffeetrinken, wie der Unfallbericht vermerkt. Viel kritischer – nämlich mit monatelangem Krankenhausaufenthalt – endete eine Kollision in Greifenburg. Ein Pilot war entlang des Hangs in leichter Thermik geflogen, als ein anderer von links oben auf den Hang zuflog. Dieser Pilot hatte den näher am Hang befindlichen nicht gesehen und so kam es zur folgenschweren Kollision. Die beiden Kollisionen beim Thermikkreisen wurden durch unachtsame Piloten



Rezept für einen gelungenen Landeanflug:

© SIMON WINKLER



Peilen, peilen, peilen ...



... und ein langer stabiler geradliniger Endanflug. Ausführlich nachzulesen im DHV-Info 208, Seite 34.



verursacht. Überhaupt ist der Mangel an Luftraum-Beobachtung der Hauptgrund für Kollisionsunfälle. Immer ist es mindestens einer der Beteiligten, der „pennt“, nur in seine Kappe oder auf sein Vario starrt, mit Flugmanövern beschäftigt ist (2018 wingoverte ein Pilot im Hangaufwind der Hohen Salve einen anderen zu Boden), beim Umkehren am Hang nicht schaut (führte in Dänemark zu einem schweren Unfall), ob der Flugweg frei ist oder nicht checkt, dass er in die Flugbahn anderer hineinsinkt oder steigt. Auch ein Mangel an vorausschauendem Fliegen, also einem Verhalten, das weit vor einer Annäherung den Flugweg so anpasst, dass echte Ausweichmanöver gar nicht erforderlich sind, wird häufig beklagt. „Der Typ ist geflogen, wie wenn er in einem Zug fahren würde. Immer geradeaus, kein Ausweichen, nicht links oder rechts geschaut, einfach straight ahead, am Ende dann eine 180°-Kurve und auf dieselbe Weise zurück. Am Landeplatz hätten ihn die anderen Piloten dann am liebsten geteert und gefedert“, war in einer Störungsmeldung eines Piloten aus England zu lesen. Hier gibt es bei vielen Piloten – europaweit – noch richtig viel Luft nach oben.

Bei plan- oder ahnungslosen, unaufmerksamen oder überforderten Piloten in der Nähe gibt es nur ein Rezept: abhauen!

Video zu den Ausweichregeln:
 DHV Youtube Kanal

Unfälle bei Landeeinteilung und Landung

Drei der tödlichen Unfälle (2 Strömungsabrisse, 1 Einklapper) sind in dieser Flugphase zu verzeichnen gewesen. Vor allem Strömungsabrisse in Bodennähe sind gefährlich, weil das starke Pendel (Vorschießen der Schirmkappe) den Piloten mit extrem viel Energie auf den Boden prallen lässt. Hier ein Auszug der Strömungsabrisse-Unfälle. „Im Übergang vom Quer- in den Endanflug plötzlich kein Druck mehr auf der Bremse und Sturz aus 12 m Höhe.“ „Im Lee einer Baumreihe leider zu stark gebremst und den Schirm abgerissen.“ „Die Pilotin stellte den Schirm bei einer Außenlandung. Dieser kippte nach hinten weg und sie stürzte aus 10 m Höhe zum Boden.“ „Beim Toplanden Schirm heruntergepumpt,

dabei Strömungsabriss einseitig und Crash auf die Wiese.“ Eine Pilotin war bei sehr starkem Talwind etwas zu hoch und wollte einen Positionskreis drehen. Aus gutem Grund macht man das nicht bei starkem Wind. Ein einseitiger Strömungsabriss ließ den Schirm außer Kontrolle geraten, sie prallte gegen eine Garage. All diese Pilotinnen und Piloten verletzten sich teils sehr schwer. In Lees muss der Schirm aber nicht klappen, oder abreißen, um Unheil anzurichten. „Plötzliches starkes Durchsacken bis zum Boden hinter der Baumreihe am Bassano-Landeplatz.“ „Im Leerrotor wurde die Kappe weich und sank schnell, Aufschlag auf dem Protektor konnte nicht verhindert werden.“ Oft spielt hier der Windgradient eine entscheidende Rolle. Die Gefahr eines Strömungsabbrisses steigt drastisch, wenn die Windgeschwindigkeit zum Boden hin deutlich nachlässt und angebremst wird. In solchen Fällen immer eher schnell anfliegen. Hinderisberührungen sind im Landeanflug ebenfalls sehr häufig. Da wird auch alles genommen, was gerade so da ist. Stromleitungen, Blechdächer, Dachrinnen, Bäume, Pfosten und – besonders beliebt – am Rande des Landeplatzes abgestellte Autos. Es ist eine erwiesene Tatsache, dass vor allem Hektik durch Zeitdruck zu vielen dieser Unfälle führt. Deshalb sollte man sich durch eine eher großräumige Landeinteilung Ruhe, Überblick und Zeit verschaffen. Dieser Tipp ist so einfach wie wirkungsvoll. Einfach mal ausprobieren. Durch den dadurch erzielten ruhigen, stabilen und geradlinigen Endanflug könnte der größte Teil der typischen Landeunfälle vermieden werden.

→ Mal wieder ein Update zur Landetechnik kann nur nützen. Simon Winkler hat Fachartikel auf dhv.de (Sicherheit und Technik) und Youtube-Videos auf dem DHV Youtube Kanal online gestellt.

Trudeln/Stall/Sackflug

Neben Strömungsabbrissen im Landeanflug liegt der Schwerpunkt dieser Unfallursache beim Kreisen in der Thermik, oft hangnah. „Im Thermikkreis bremste er auf der Innenbremse

sehr tief und der Schirm geriet nach einem einseitigen Strömungsabriss sehr schnell in den Fullstall“ schrieb ein Augenzeuge. Ein anderer „Beim Einkreisen in die Thermik kurz nach dem Start wollte der Pilot zu eng um die Kurve und riss den Schirm ab“, „Total übermüdet, genervt und gestresst“ war ein Streckenflieger auf mehrtägigem Biwakflug durch die Alpen. Und zwar vor allem, weil die Bedingungen – windig und stark thermisch – sehr anspruchsvoll waren. Beim Einflug in einen 7,7 m/s Hammer hat er „völlig enthusiastisch dynamisch eingedreht und dabei den Schirm abgerissen“, was zum Absturz in einen Baum führte.

Wenn sich der Schirm im Thermikkreis aufrichtet, ist ein Nachziehen der Innenbremse immer problematisch. Denn das Aufstellen der Kappe erhöht den Anstellwinkel, was zu einem früheren Strömungsabriss führt. Eine Regulierung der Schräglage im Thermikkreis sollte immer im Wesentlichen über die Außenbremse und Gewichtsverlagerung vorgenommen werden. Hierzu gibt es einen Lehrfilm auf dem DHV Youtube Kanal. Besonders Oldschool-Innenbremsen-Thermikflieger sollten sich das mal genauer anschauen.

Hangnah in die Thermik einkreisen ist auch so eine Sache. Schon ein kleiner Fehler in der Kalkulation des Windes oder Hangabstands oder ein Rausfallen aus dem Aufwind bringt den Piloten unmittelbar in Schwierigkeiten. Entweder er crasht in der Kurve auf den Hang, oder es kommt beim Zuziehen der Kurve zum Strömungsabriss. Wenn Bäume vorhanden sind, ist die Sache meist nur peinlich, andernfalls absolut lebensgefährlich.

Sackflüge haben oft einen besonderen Hintergrund. Große Kälte zum Beispiel, das ist bekannt und sollte mehr beachtet werden. Dreimal wurde das gemeldet, innerhalb einer Februarwoche, zweimal mit dem gleichen Schirmmodell (BGD Cure, LTF C), einmal ein Swing Discus (LTF A). Bei Temperaturen zwischen -5 und -10° waren die Piloten während ihres Fluges in einen Sackflug

Perfektionsurlaub Namibia



25 Jahre Erfahrung

Flugsafari Namibia

Groundhandling
Dünensoaring



Flugschule
Sky Club Austria
www.skyclub-austria.at

first paragliding school namibia cc



EKI MAUTE

Safes backup für's Sicherheitstraining, aber lebensgefährlich bei ungeplanten Landungen: Wasser.

geraten, ohne übermäßiges Anbremsen. Regen und Nässe sind eine weitere Ursache. Und leider auch die Unkenntnis, wie in solchen Fällen gehandelt werden sollte. Nämlich schnell fliegen, beschleunigen. Und nicht das Gegenteil machen, nämlich stärker bremsen oder die Ohren anlegen. Das brachte zwei Piloten über dem Landeplatz in den Strömungsabriss und zum Absturz mit Verletzungen.

Bei Überprüfungen von Unfallschirmen 2018 und 2019 fanden die Testpiloten des DHV Referats Sicherheit und Technik in 3 Fällen zu kurze Steuerleinen, in einem Fall wurde dies auch als Mit-Ursache für den Unfall identifiziert. Die Steuerleinen waren aber nicht verkürzt worden, sondern die Dyneema-Leinen waren geschrumpft. Das Problem ist nicht zu unterschätzen, es sind Schrumpfungen bis mehr als 10 cm bekannt geworden. Der DHV wird sich mit der Thematik befassen.

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

Steilspirale/Acro/Kunstflug

3 Schwerverletzte und einen Toten (siehe tödliche Unfälle) gab es in diesem Unfall-Segment. Die tatsächliche Anzahl dürfte deutlich höher liegen, die Acro-Szene ist traditionell wortkarg, was ihre Unfälle angeht. Und so sind auch die vorliegenden Meldungen wenig aussagekräftig.

Baumlandung/Bauberührung

Fast alle der 40 gemeldeten Baumlandungen gingen glimpflich aus, nur zwei Piloten verletzten sich durch Sturz auf den Boden schwer, weil sich der Schirm nicht im Baum verhing. In vier Fällen berührten die Gleitschirme den Baum seitlich. Dabei kam es im Anschluss zu einer schnellen Drehbewegung in den Hang, bzw. an den Baum, wobei sich 3 Piloten schwere Verletzungen zuzogen.

Rettungsgeräteauslösungen

29 Rettungsgeräte-Auslösungen wurden gemeldet. Die Ursachen waren: Einklapper/Verhänger 16, Kollision 4, Sackflug/Trudeln/Stall 2, Kontrollverlust bei absichtlich eingeleiteten Flugmanövern 4, unabsichtliche Auslösung 2, unbekannt 1.

20 Piloten blieben unverletzt, bzw. erlit-

ten nur leichte Blessuren, 9 Piloten verletzten sich schwer, einer tödlich, weil er nach der Landung im Wasser ertrank. Von den Schwerverletzten können mindestens 3 weitere der Aussage dieses Piloten von der Kampenwand zustimmen: „Der Retterwurf erfolgte viel zu spät - Retter entfaltete sich nicht mehr“. In 4 weiteren Fällen war die Auslösehöhe zu gering, sodass die Rettung nicht mehr tragend öffnete. Zweimal war die Landung trotz voll tragendem Retter so hart, dass auch hier schwere Verletzungen auftraten. Ein Pilot schrieb „Somit richtete ich meine Aufmerksamkeit nicht auf den Boden und wurde von dem harten Aufprall mit gestreckten Beinen überrascht“.

Auch 2018 kam es zu einem schweren Unfall durch Retterfraß, der mit einem Aufprall auf dem Wasser mit 15 m/s endete und dem Piloten einen Lendenwirbel brach. Der Retterfraß ist eine große Gefahr, die vor allem bei voll entwickelten Verhänger-Spiralen besteht. Es ist deshalb wichtig, es gar nicht so weit kommen zu lassen. Die Retterauslösung, mit so viel Wurfenergie wie möglich in Richtung Beine, muss schon am Beginn des Spiralsturzes erfolgen. Die Rotationsgeschwindigkeit ist in dieser Phase noch gering und damit hat der ausgelöste Retter mehr Zeit zu öffnen.

Eine große Untersuchung aller in der europäischen Unfalldatenbank gemeldeten Retterauslösungen hatte wenig überraschende Ergebnisse. Eins davon: Geht man mit seinem Startgewicht an die obere Gewichtsgrenze des Retters, steigt die Gefahr schwerer Verletzungen exponentiell und zwar eindrucksvoll. Deshalb immer mindestens 20 % unter der Gewichtsobergrenze des Retters bleiben, wichtig! Ein weiteres: Auch wenn die für den Absturz verantwortliche Störung in Höhen von 150 - 250 m über Grund eintrat, erfolgt die Auslösung des Retters oft so, dass er gerade noch (ca. 30 - 50 m) oder gerade nicht mehr öffnet (< 30 m GND). Piloten, die nach einer fetten Störung sofort die Rettung auslösen, haben alles richtig gemacht und bleiben in der Regel unverletzt.

Langversion des Artikels mit Windenschleppunfällen, Ausbildungsunfällen, Tandemunfällen, Verletzungsfolgen u.a. unter Sicherheit und Technik auf www.dhv.de 

GOLDEN

Der zuverlässige Partner in jeder Situation



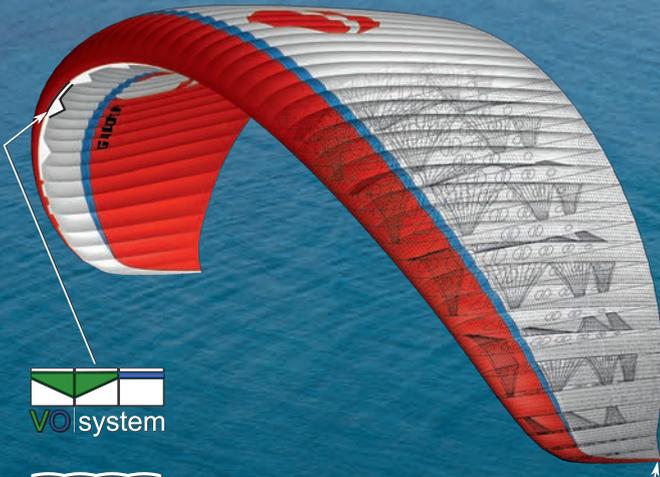
Xstyle

entry level acro/freestyle glider



Die Idee hinter dem Xstyle war, einen sehr gutmütigen Schirm zu bauen mit dem jeder Pilot sicher fliegen kann und trotzdem die nötige Energie für die zahlreichen Akro Manöver bietet. Ich habe versucht, all mein Wissen und meine Erfahrung in die Entwicklung dieses Gleitschirms einzubringen, damit jeder Pilot die Möglichkeit hat Akro einfach und sicher zu lernen und trainieren. Der Xstyle verfügt über einen sehr präzisen, aber dennoch langen Bremsweg, dazu eine individuell angepasste Bremseneinstellung um einfache und stabile Helis mit einer hohen passiven Sicherheit bei allen Klappern und Störungen, denen junge Akro-Azubis ausgesetzt sind, einzubringen.

Thio de Blic



Standard colour combinations



B-GOLDEN



Standard colour combinations



Alle Gradient Gleitschirme werden in Europa entworfen und entwickelt. Design und Produktionsstätten befinden sich in Prag/Tschechien/Europa. Eine Basis zu haben, wo neue Ideen in die Wirklichkeit schnell umgesetzt und direkt vom Zeichenbrett bis in den Fabrikraum übernommen werden können, bedeutet dass hohe Standards überall im Design und Produktionsprozess

www.gradient.cx

Alle DHV-Mitglieder sind herzlich eingeladen!

DHV Regional

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



INGRID KLASSEN

XC-Fliegen im Flachland

Auf allen Regionalversammlungen spannende Vorträge über das Streckenfliegen im Flachland und im Mittelgebirge. Wo finde ich die nächste Thermik? Wie fliege ich weite Strecken? Wieviel ist Plan, wieviel Intuition? XC-Experten berichten von ihren Erfahrungen und geben Tipps.

Regionale Themen und Diskussion

Was steht an bei euch in den Regionen? Diskussion über Gelände, Flugbetrieb und die Zukunft unseres Sports. Moderation mit Robin Frieß (DHV Geschäftsführer) und Björn Klaassen (Referatsleiter Flugbetrieb).



Luftraum 2020 – Quo vadis?

Das Luftraumthema ist für uns ein heißes Eisen, die Luftverkehrszahlen sind auf sehr hohem Niveau. Von verschiedenen Seiten werden Transponder für Gleitschirme und Drachen gefordert. Die Drohnen werden jetzt auf nationaler und internationaler Ebene in das bestehende Sichtflugprinzip eingegliedert (U-Space). Damit wir nicht auf der Strecke bleiben, kämpft der DHV für den Erhalt unserer Freiheit. Luftraumexperte Björn Klaassen berichtet über den Luftraum 2020 und in welche Richtung es geht.



Film Impressionen

DHV Vorstand Charlie Jöst zeigt die besten aktuellen Videos aus der Gleitschirm- und Drachenszene in einem kompakten Zusammenschnitt. Ein spannender Genuss.

für jeden was

Einladung Regionalversammlung

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

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2018
(veröffentlicht im DHV Info 215)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 30. November 2019
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV Kommission
7. Sonstige Anträge

Tagungsbeginn 13:30 Uhr

Stimmkartenausgabe von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr

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

Termine und Orte

Regionalversammlung Südwest

(Baden-Württemberg)

► 13. Oktober 2019

Vereinshaus Löwen, Eulenberg 1,
73249 Wernau

Ausrichter: 1. Parafly-Club Schwaben e.V.
ca. 48 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Mitte

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

► 19. Oktober 2019

Meys Fabrik, Beethovenstraße 21,
53773 Hennef (Sieg)

Ausrichter: Delta-Club Rheinland e.V.
ca. 52 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Nord

(Bremen, Hamburg, Niedersachsen,
Schleswig-Holstein)

► 20. Oktober 2019

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

Ausrichter: GSC Weser und DFC Weser e.V.
ca. 13 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Ost

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

► 26. Oktober 2019

Landgaststätte Wiesenburg, Muldenweg 9,
08134 Wildenfels/OT Schönau

Ausrichter: 1. Drachenfliegerclub Sachsen e.V.
ca. 15 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Südost

(Bayern)

► 27. Oktober 2019

Zentralsportanlage Rothtal, Schwedenweg 200,
86497 Horgau

Ausrichter: Para-Air Augsburg West e.V.
ca. 61 Delegierte zu wählen

BEGINN
13:30 Uhr

DHV-Jahrestagung für Delegierte

Samstag, 30. November 2019
Stadthalle Gunzenhausen
Isle-Platz 1, 91710 Gunzenhausen

Beginn 13:00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung:

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2018
(veröffentlicht im DHV-Info 215)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Finanzvorstandes, Sicherheitsvorstandes
und Ausbildungsvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Anträge
9. Wirtschaftsplan für 2020



Impressionen rund um Gunzenhausen

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten

Antrag auf Änderung der DHV Satzung

Klaus Kienzle hat folgenden Antrag zur Satzungsänderung an die Delegierten der DHV Jahreshauptversammlung gestellt (**neuer Wortlaut rot**):

§ 26, II.: Die Amtszeit der Vorstände beträgt 3 Jahre; sie kann von der wählenden Versammlung verkürzt werden.

Die Amtszeit kann einmal durch Wiederwahl verlängert werden. Die Amtszeit der ernannten Kommissionsmitglieder endet mit ihrer Abberufung.

Begründung:

1. Schutz vor zu langen Amtszeiten

Wir hatten die letzten Jahre den Luxus, dass sich unser erster Vorstand großer Beliebtheit erfreute, da er viel Herzblut für den DHV aufgebracht hat. Darauf können wir uns bei zukünftigen Vorständen nicht mehr verlassen. Der Vorstand verfügt zwar über kontrollierende Möglichkeiten, diese werden meiner Meinung nach aufgrund von Zeitmangel nur beschränkt wahrgenommen (Vorstandschafft ist ein Ehrenamt ohne Lohn). Was ein Vorstand in 6 Jahren nicht geschafft hat, macht er auch in 12 Jahren nicht.

2. Förderung der Diversität des Vorstandes

Meiner Ansicht nach leiden Objektivität und Diversität, wenn ein Vorstandsposten von einer Person zu lange eingenommen wird. Öftere Personalwechsel, welche frischen Wind bringen, würden die Weiterentwicklung des DHVs antreiben. Außerdem könnte dadurch der Verdacht der Kumpanei mit Leichtigkeit entschärft werden.

3. Ermutigung neuer Bewerbungen

Durch eine Einschränkung der Wiederwahl wäre viel transparenter, wenn ein neuer Vorstand gefunden werden muss. Wir haben bei einem Verband mit fast 40.000 Mitgliedern sicherlich kein Personalproblem. Außenstehende bekommen derzeit von Personalfragen nur kaum etwas mit. Der Personalbedarf müsste für sie transparenter und zeitlich klarer ersichtlich gestaltet werden. Durch eine stärkere Durchmischung des Vorstandes können wir außerdem dem Umstand entgegenwirken, dass Kandidaten gegen seit langem bekannte und etablierte Vorstände antreten müssen. Diese Hürde wirkt abschreckend und verhindert ebenfalls die so wichtige Durchmischung unseres Vorstandes.

XC-Sportlertag

für alle Mitglieder



Sonntag, 1. Dezember 2019
 Stadthalle Gunzenhausen
 Isle-Platz 1, 91710 Gunzenhausen
 Beginn: 10:00 Uhr

ANDREAS BUSSLINGER

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

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

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

Entspannte Zuschauer
am Landeplatz ;)zz

Frühlingserwachen

Grüne Wiesen, weiße Gipfel

TEXT: NADINE FRERKER

Gut 20 km nordöstlich von Bozen liegt die Seiser Alm mit rund 300 Sonnentagen im Jahr. Sie ist die größte Hochalm Europas. Eines ist klar: An diesem eindrucksvollen Ort möchten wir wieder einmal ein Event der DHV-Jugend veranstalten. Die Wahl fällt auf das diesjährige Frühlingserwachen. Die Aussicht auf die Dolomitengipfel Langkofel, Plattkofel und Schlern ist so atemberaubend, dass die Herzen aller Bergliebhaber höherschlagen. Auch wenn es viele Möglichkeiten gibt, diese Bergwelt zu genießen, wollen wir natürlich nur eins – Fliegen!

Deshalb treffen wir uns Mitte April mit rund 40 Pilotinnen und Piloten der DHV-Jugend auf dem Campingplatz Sei-

ser Alm. Der Anreisetag verläuft ruhig und langsam trudeln immer mehr Flieger ein. Das Event startet am Karfreitag. Zuerst geht es an den Landeplatz. Dort angekommen, müssen wir alle ein wenig schmunzeln, denn die Wiese ist gleichzeitig auch Freilaufgehege für Hühner. Nach der ersten Einweisung wollen wir endlich hoch. Da die Bahn bis Pfungsten geschlossen hat, geht es mit dem Shuttle hoch (eine Anmerkung für künftige Besucher: Während der Öffnungszeiten der Bahn ist die Auffahrt über die Straße nur für Anwohner zulässig).

Oben weist uns ein Local ein und gibt uns viele gute Tipps rund um das Fluggelände Spitzbühl. Für motivierte Streckenpiloten werden Routen erklärt.

Endlich. Gegen 11 Uhr dreht sich die

Windfahne und der Wind kommt von vorne. Die ersten Flieger machen sich bereit und starten mutig in die Frühjahrs-thermik. Eine gute Stunde später kreisen viele bunte Schirme über unseren Köpfen. Die Einen ziehen zum imposanten Schlern, die Anderen versuchen ihr Glück am Puflatsch. Einem der Teilnehmer gelingt sogar die Landung auf der Marmolada, dem höchsten Berg der Dolomiten.

Am Abend ist noch lange nicht Schluss. Ein weiterer Shuttle macht sich auf den Weg zum Startplatz. Egal wie schön der Tag auch war, ein Flug in sanfter Abendluft schafft immer eine besondere Atmosphäre.

Nach dem Landen müssen wir uns beeilen, denn für den Abend ist ein ganz besonderer Vortrag geplant. Die Dolomi-

Die nächsten Events im Überblick

Erste Hilfe Kurs für Gleitschirmflieger	27.07.2019
Cottbus is calling inkl. Schlepptschein	03.-07.08.2019
Sommerfieber	10.-17.08.2019
XC-Camp Piedrahita (Spanien)	24.08.2019 - 01.09.2019
Sicherheitstraining Achensee (Warteliste)	26.-28.08.2019

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

→ Tobias Grossrubatscher
startet beim XApls Training



© BENJAMIN FUNKE



© LORENZ ZIEGLER

← Geglückte Topplandung auf
der Marmolada mit Aus-
blick auf das Bergmassiv
Sellastock

ten sind das Zuhause von Tobias Grossrubatscher. Er tritt dieses Jahr zum zweiten Mal bei den Red Bull X-Alps für Italien an, mit gerade einmal 25 Jahren. Wir haben ihn gebeten, uns von seinen Erfahrungen beim Wettkampffliegen zu berichten. Auch für Tobias ist es eine Premiere, da er noch nie vor so vielen Piloten von seinen Erlebnissen erzählt hat.

Beim gemeinsamen Pizaessen dürfen wir ihn noch mit Fragen löchern, die uns brennend interessieren. Tobias ist ein sehr talentierter und aufgeschlossener Pilot. Wir wünschen ihm für die X-Alps viel Erfolg.

Am nächsten Tag sind die Bedingungen ähnlich gut wie am Vortag. Nach der Aufahrt treffen wir Tobias Grossrubatscher beim Training am Berg wieder. Er ist na-

türlich hochgelaufen. Die Thermik setzt schon früh ein und so geht es für einige auf Strecke, andere kreisen gemütlich im Hausbart.

Am Abend prüfen wir gemeinsam das Wetter für den nächsten Tag. Anschließend wird in guter alter DHV-Jugend-Mannier gegrillt. Einige Teilnehmer erzählen beim Essen von ihren Flügen, die teilweise bis ins Fassatal gingen. Die eine oder andere Außenlandung bleibt nicht aus, trotzdem sitzen alle wieder mit glücklichen Gesichtern am Lagerfeuer.

Petrus meint es auch am Ostersonntag gut mit uns. Morgens ist zwar noch eine Wolkendecke zu sehen, doch die öffnet sich schnell. Wir genießen die Sonne! Dieser Tag steht für viele Teilnehmer unter dem Motto „toplanden, toplanden,

toplanden“. Es wird immer wieder gelandet und gestartet. Die eine Landung ist perfekt, die nächste zu hoch. Bei der starken Frühjahrsthermik gelingt der nächste Versuch spielend.

So langsam machen sich alle oben verbliebenen Piloten fertig, um einen gemeinsamen Abendflug zu unternehmen. Manch einer versucht die Landung direkt am Campingplatz.

Am Montag geht es ein letztes Mal in die Lüfte. Gegen Nachmittag stellt sich langsam die Aufbruchsstimmung ein. Das diesjährige Frühlingserwachen ist ein voller Erfolg, mit perfektem Wetter, gut gelaunten Teilnehmern und jeder Menge Spaß. Für viele wird es wohl nicht das letzte Abenteuer auf der Seiser Alm gewesen sein. ▢



Abstimmung auf Jahreshauptversammlung SauerlandAir

Vorsitzender Burkhard Schulte gratuliert Sarah Grufz zur Wiederwahl als 2. Vorsitzende

SauerlandAir

Jahreshauptversammlung in Elpe

SauerlandAir, der Verein für Drachen- und Gleitschirmflieger, hat dieses Jahr seine über 650 Mitglieder in die Schützenhalle Elpe eingeladen. Vorsitzender Burkhard Schulte eröffnete die Versammlung in einer überfüllten Halle mit den üblichen Regularien. Besonders begrüßt wurde unser Regionalvertreter Uwe Preukschat, der aus dem Saarland angereist war. Vor der Hauptversammlung fand vor zahlreichen Piloten ein Lehrgang von Ralph Schöffel statt für die optimale Bedienung eines speziellen Variometers; das optimale Fliegen bei Thermik unterstützt und vor allem bei längeren Streckenflügen hilfreich ist. Die üblichen Berichte zur Kassenlage und zu den vom Verein betreuten vielen Fluggeländen folgten mit den Ehrungen für die besten Sportergebnisse des letzten Jahres. Der bisherige gesamte Vorstand wurde bei den Wahlen einstimmig wiedergewählt. Der Verein hat ab sofort eine moderne, neue Homepage, auf der alle Informationen ständig aktuell zu sehen sind.

Burkhard Schulte
www.sauerlandair.de

ANZEIGEN

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

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Neues Logo!



Nachdem das alte Logo nun schon rund 30 Jahre im Einsatz war und sich der Verein gewandelt hat, entschloss er sich bei der letzten Hauptversammlung dazu, ein neues Logo in Auftrag zu geben. Zur Gründung des Vereins 1985 waren Gleitschirmflieger noch kein großes Thema im deutschen Luftsport. Wer sich in die Lüfte schwingen wollte, hing sich unter einen Drachen. Über die Jahre entwickelten sich die Gleitschirme zu einer flexibleren Alternative. Weniger Gewicht, weniger Platzbedarf, einfacheres Handling. Entsprechend hat sich unser Verein in den vergangenen Jahren zu einem Großteil dem Gleitschirmsport verschrieben. Im neuen Logo ist der Gleitschirm daher zu einem dominanteren Element gewachsen.

Saubermanntag in Kobern-Gondorf und in Bremm

Ende März waren die Mitglieder der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein Mosel Lahn wieder im Einsatz. Die Gemeinde Kobern-Gondorf rief zum Saubermanntag auf und ein gutes Dutzend Gleitschirmflieger beteiligten sich daran. Neben dem Aufsammeln von Müll am Aussichtspunkt Rosenberg wurde der Startplatz für die Saison 2019 vorbereitet. Querliegende Bäume auf dem Tatzelwurmweg wurden beseitigt und die Wanderschilder gesäubert. Weiter wurde die in die Jahre gekommene alte Bank am Startplatz durch eine von Vereinsmitglied Schreiner Stefan Zils gefertigte Bank ersetzt. Nur eine Woche später wurde am Calmont in Bremm ein weiterer Arbeitseinsatz im Rahmen des dortigen Saubermanntages in Angriff genommen. Auch hier wurde der Startplatz gesäubert und vorbereitet. Weiter wurde der Wandersteig in Richtung Bremm freigeschnitten und ein umgefallener Wegweiser wieder aufgestellt. Nach getaner Arbeit konnte auch der Gleitschirm ausgepackt und geflogen werden.



Uwe Lochmann
www.thermik4u.de

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



V. l.: Clubmeister Michael Brandner, Erster Vorstand Korbinian Stanggassinger, Wolfgang Hofreiter, nicht im Bild: Adalbert Hahn

Berchtesgadener Drachenflieger

Hauptversammlung

Anlässlich der Jahreshauptversammlung im April im Gasthof Schönfeldspitze wurden besonders geehrt: Adalbert Hahn und Wolfgang Hofreiter für 40-jährige Mitgliedschaft. Michael Brandner bekam als Sieger der Vereins-Streckenflugmeisterschaft den Wandpokal überreicht. Neben den üblichen Tagesordnungspunkten wurden die Neuwahlen von Vorstandschaft mit beigeordnetem Beirat für die kommenden zwei Jahre durchgeführt. Die Ämter und die damit besetzten Personen 2019-2021 im Einzelnen: Vorstand: Erster Vorstand Korbinian Stanggassinger, Zweiter Vorstand Franz Wenig. Beirat: Kassier Matthias Appel, Schriftführer Michael Schröder, Flugwart Michael Bellmer, Zeugwart Anton Lenz, Pressereferent Wolfgang Dopke, Kassenprüfer Adalbert Hahn und Hans Wembacher.

Wolfgang Dopke

www.berchtesgadener-drachenflieger.de



Delta-Club-Ith Dielmissen

Retterwurf-Training

Im März hatte der Delta-Club-Ith Dielmissen zusammen mit dem befreundeten Verein DFG Börby ihr alljähriges Rettungswurftraining und Fallschirm packen in der Turnhalle in Dielmissen. Unter fachkundiger Anleitung wurden die Rettungsschirme der Drachen- und Gleitschirmflieger neu gepackt. Zuvor hatten die Mitglieder die Möglichkeit, ihre Rettungen in einer simulierten Notfallsituation auszulösen. Diese Situation wird regelmäßig im Wurftraining geübt, um im Ernstfall richtig zu reagieren und dabei das Zusammenwirken von Gurtzeug und Rettungsgerät überprüft, um so Verletzungen der Pilotinnen und Piloten zu vermeiden. Das vom ersten Vorsitzenden Manfred Laskowski organisierte Training und Packen der Rettungsschirme war mit 25 Teilnehmerrinnen und Teilnehmern sehr gut besucht und wird auch im nächsten Winter in Dielmissen stattfinden.

Thomas Grote

www.delta-club-ith.de

ANZEIGE



Flugschule
Sky Club Austria



1st Class
Paragliding
★★★★★

#Flugsafari FlyPark Dachstein



Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger

Gut abgehoben – junge Talente beim Drachenflieger-Schnuppertag

Bereits zum 2. Mal folgten motivierte Drachenflieger-Aspiranten der Einladung des Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger Vereins zum Schnuppertag. Eigens dafür hatten die Ammergauer Flieger den erfahrenen Fluglehrer und Drachenflugpionier Wolf Schneider als Trainingsleiter gewinnen können. Zusammen mit den Fluglehrern Roland und Xare stand somit ein kompetentes Schulungsteam den Teilnehmern zur Verfügung.

Bei bestem Wetter versammelten sich bereits morgens um 9 Uhr die 12 Teilnehmer/innen aus Oberammergau und Umgebung am Drachenflieger-Landeplatz. Nach ersten praktischen Übungen am Simulator und einer Demo von Wolf am Drachen wanderte die erwartungsvolle Truppe, ausgestattet mit Gurtzeug, Helm und Funkgeräten, an den Übungshang. Dort warteten schon die aufgebauten Drachen und die Helfer des Vereins. Endlich ging's richtig los. Am Start stehend, wurden die Kandidaten über Funk vom Fluglehrer instruiert: „Gehen, gehen, laufen, schneller, schneller, schneller, gib alles. Ja super! Jetzt andrücken und stoppen“. Schon der erste Startlauf war vielversprechend und zeigte, was mit modernen Geräten in Verbindung mit sportlichem Einsatz und professionellen Trainern möglich ist. Bald schafften es die Ersten tatsächlich abzuheben. Was für eine Freude und Motivation zu fühlen, wie einem „Flügel wachsen“. Die Organisation und Durchführung des Schnuppertages verlangte den Vereinsmitgliedern einiges an Einsatzbereitschaft ab, aber zu sehen, wie die Begeisterung auf die Teilnehmer überspringt, war unsere Belohnung. Auf Vermittlung von Wolf Schneider erhielten wir kostenlos und unkompliziert zwei Leihdrachen von der Firma Skypoint aus dem Zillertal. Wir würden uns sehr freuen, wenn unser Erfolg auch andere Vereine zur Durchführung einer solchen Veranstaltung motiviert. Gerne geben wir unsere Erfahrungen und unser Konzept an interessierte Vereine weiter.

Renate Alberino

www.ammergauer-flieger.de

Leserbrief

Bassano, Anfang März 2019

Samstag, 02. März 2019, Faschingssamstag in Bassano.
Endlich gutes Wetter.

Als wir – mein Flugbuddie und ich – am Startplatz Bepi ankommen, zählen wir über 120 Gleitschirmflieger in den verschiedensten Zuständen von Packsack abgesetzt bis startbereit. Am unteren Startplatz sind wir vorbeigefahren, da auch dieser schon voll besetzt war. Vielfach mit Flugschulen. Kurz: ein fürchterliches Gedränge am Startplatz. In der Luft die ersten Schirme. Es zog noch nicht so richtig.

Also nahmen wir uns Zeit und schauten den ersten mal beim Starten zu. Toll, wie alle ihre Schirme und sich selbst vorbereitet hatten und dann zum eigentlichen Startplatz kamen. Nur das Ausbreiten des Schirms voll angezogen ist so eine Sache. Also griffen wir bald mal bei dem Einen oder der Anderen zu und halfen, die Schirme auszubreiten. In der Mitte des Startplatzes war eine Meute junger Leute, von denen auch bald zwei den Piloten beim Ausbreiten halfen. Es stellte sich heraus, dass die DHV-Jugend mit einer beachtlichen Anzahl an Youngstern hier in Bassano die ersten Flüge des Jahres machen wollten. Neben dem Schwatzen halfen wir den nächsten Piloten. Und den übernächsten. Na – die Startabfolge wurde durch unser Eingreifen schneller. Und das war sicher auch in unserem Sinne. Bald schon organisierten wir die Schlange der Wartenden und dirigierten die Piloten auch auf freie Stellen. Schirm ausbreiten, hochhalten, damit der Pilot die Leinen sortieren oder checken konnte. Hinweise geben, wenn die Windsituation nicht so gut war. Einen nach dem Anderen halfen wir so in die Luft. Toll, wie die beiden jungen DHV'ler sich einsetzen. Es war eine Freude, mit ihnen den vielen Piloten zu helfen. Die ersten Piloten begannen, uns zu danken, dass wir das so organisierten und halfen. Ja – die Schlange rückte deutlich schneller vor. Und die beiden streuten auch hin und wieder ein, dass sie von der DHV-Jugend seien. Insgesamt nicht nur für mich eine Freude. Und ein Super-Aushängeschild für den DHV. Nach über einer Stunde wollte der eine DHV-Jugendliche auch starten. Natürlich haben wir den schnell in die Mitte genommen und ihn nicht in der Schlange warten lassen. Zu zweit haben wir dann weiter gemacht. Als es dann endlich – nach bald 2 Stunden – ruhiger wurde, haben wir beide uns angeschaut und festgestellt: Jetzt fängt es an, ordentlich zu ziehen. Wir starten auch! Leider habe ich mich bei ihm nicht mehr bedanken können.

Er war blitzschnell angezogen und dann auch schnell gestartet. Nach 2 Stunden in der Luft glaube ich ihn wiedergesehen zu haben. Also auch mit dem etwas verzögerten Start hatten wir beide sicher noch einen schönen, langen Flug. Danke an die beiden DHV-Jugend'ler! Ihr wart ein tolles Aushängeschild für den DHV!

Christian Fuhrmann

Gleitschirmclub Teutoburger Wald

Neuer Name



Gleitschirmclub Teutoburger Wald (GSC-Teuto) ist der neue Name des ehemals als Parasportclub-Verl (PSC-Verl) bekannten Gleitschirmvereins aus dem Raum Bielefeld. Durch die anstehende Änderung der Vereinsadresse – und damit notwendigen Satzungsänderung - ergab sich die Gelegenheit, dem Verein einen überregionalen und damit besser passenden Namen zu geben. Auf der letzten JHV des PSC-Verl wurde die Änderung beschlossen. Den alten Namen erhielt der Verein 1991 bei der Gründung in Verl (bei Gütersloh) durch unseren langjährigen 1. Vorsitzenden Hermann Hülshorst. Die Namensänderung war auch sinnvoll, weil sich der Schwerpunkt der Vereinstätigkeit im Laufe der Jahre mehr und mehr in eine andere Region verlagert hat. Es fanden sich immer mehr Mitglieder aus dem Raum Bielefeld und auch aus Osnabrück und dem Münsterland in unseren Reihen. Nach Umzug des Vereinssitzes von Verl nach Steinhagen war nun auch der letzte Bezug zum Ort Verl weggefallen.

Zum Verein: Mit derzeit gut 30 Mitgliedern unterhalten wir nördlich von Bielefeld unser eigenes Schleppgelände Häger (800-1.200 m Ost-West) mit Stufenschleppzulassung sowie das Hangstartgelände Ascheleh/ Hermannsweg im Teutoburger Wald (120 m WSW). Zusätzlich haben wir eine Mitgliedschaft im Segelflugverein LSV-Egge und dürfen dadurch auch auf dem Flugplatz schleppen. Dieser liegt bei Vinsebeck südlich von Detmold und lässt mit 1.100 m Nord-Süd Strecke wunderschöne Flüge am südlichen Ende des Teutos zu. Die mittlerweile recht hohe Anzahl von ausgebildeten Windenführern hilft uns dabei, bei fliegbareren Bedingungen auch unter der Woche Schlepptermine anzubieten.

Rolf Igelmann
www.gsc-teuto.de

Gleitzeit

Neue FELIX-Winde

Pünktlich zum Saisonstart hat unser Verein die neue und lang ersehnte FELIX-Winde in Empfang genommen. Das Thema Anschaffung einer neuen Winde beschäftigte den Verein schon seit einigen Jahren. Unsere alte KOCH-3 wurde in der letzten Zeit arg strapaziert und es zeigten sich die entsprechenden Verschleißerscheinungen. Die geplante Generalüberholung scheiterte an fehlenden Ersatzteilen. Die Diskussionen über die Anschaffung für eine neue Winde zogen sich hin, gerade auch im Bezug auf die interessanten Entwicklungen im Bereich der E-Winden. Da wir aber leider auf diesem Gebiet in den nächsten Jahren keine serienreife (und bezahlbare) Lösung sehen, haben wir die FELIX besichtigt und uns dafür entschieden.

Mit großer Spannung warteten dann an einem Wochenende Ende März fast 25 Piloten und Windenfahrer auf die Ankunft von „Felix“ (Ferenc Jarnovics und seinem Sohn Richard. Bei einer gründlichen Einweisung in die Technik und Bedienung konnten sich alle von den Qualitäten der Winde überzeugen. Im Laufe des Nachmittags wurden dann fast 50 Schlepps absolviert, wobei sich das gute Schlepp-/regelverhalten der Winde zeigte. Einhellige Meinung von Piloten und Windenfahrern: Diese Investition hat sich gelohnt und wird uns noch einige Jahre Freude bereiten.



Mit großer Spannung warteten dann an einem Wochenende Ende März fast 25 Piloten und Windenfahrer auf die Ankunft von „Felix“ (Ferenc Jarnovics und seinem Sohn Richard. Bei einer gründlichen Einweisung in die Technik und Bedienung konnten sich alle von den Qualitäten der Winde überzeugen. Im Laufe des Nachmittags wurden dann fast 50 Schlepps absolviert, wobei sich das gute Schlepp-/regelverhalten der Winde zeigte. Einhellige Meinung von Piloten und Windenfahrern: Diese Investition hat sich gelohnt und wird uns noch einige Jahre Freude bereiten.

Jürgen Froese
www.gleitzeit-ev.de

ANZEIGEN

Gleitschirmreisen

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

PARAGLIDING & ADVENTURE

SLOVENIA

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



DELTA-Club Rheinland

40 Jahre Flug-Geschichte(n)

Eine gute Gelegenheit, im Jubiläumsjahr an die Anfänge der Fliegerei zu erinnern und alte Fotos und Geschichten herauszukramen. Auf der Homepage finden sich unter NEWS kurze, bebilderte Beiträge und allgemeinverständliche Informationen für Flieger und Nichtflieger. Besucher auf der Stachelhardt genießen die herrliche Aussicht vom Startplatz, der mit 210 m einen der schönsten Ausblicke über das Siegtal bietet. Wie bei „Jim Knopf im Lummerland“ liegt einem die Sieg mit der Bahnstrecke zu Füßen und der Blick schweift über die historische Stadt Blankenberg bis zum malerischen Horizont des Siebengebirges. Nicht ohne Grund zählt heute die Stachelhardt zu einem der attraktivsten Ausflugsziele, die von Hennef in Richtung Merten zu Fuß, entlang des Sieg-Steigs, zu erreichen ist. Zur Sportstadt Hennef gibt es ein Video und zur Geschichte der Meys Fabrik einen Link. In diesen historischen Hallen findet im Oktober die Regionalversammlung unter der Schirmherrschaft von Bürgermeister Pipke statt, zu der wir herzlich einladen.

Andreas Roßrucker
www.delta-club.de

ANZEIGE



Von links: Peter Nägele, Max Habel, Melanie Tcaciuc, Reiner Braun und Heinrich Bretz (nicht auf dem Foto Jörg Nuber und Stefan Born)

DC Hohenneuffen

Wettkampfpiloten im Einsatz

Zu einem der ersten Wettkämpfe des Jahres traf sich im April die Gleitschirmszene bei den offenen internationalen bayrischen Meisterschaften am Hausstein an der Donau. Auch 6 Piloten des DCH stellten sich der nationalen und internationalen Konkurrenz. Am Samstag erwartete die Flieger ein Zielflug über 127 km. Weil die Bedingungen schwierig waren, konnten sich die allermeisten Piloten nicht dazu entschließen, das Ziel in Angriff zu nehmen. Nach dem 7-Schwaben-Prinzip „Jockele, geh du voran“ tummelten sich die gestarteten Piloten in der Hausthermik, bis die Bedingungen so schlecht waren, dass nur noch 2 von 90 ins Ziel kamen. Mit immerhin über 70 km lagen Jörg Nuber und Stefan Born allerdings noch in Schlagdistanz zu den Tagessiegern. Am 2. Tag erreichten 16 Piloten das Ziel. So musste die Zeit entscheiden. Vom DCH erreichte leider nur Max Habel das Ziel; Nuber und Born mussten, die Landwiese schon in Sicht, landen. So reichte es für Nuber nur noch zum 10. Platz; Born und Habel auf den Plätzen 19 und 20 trennten nur wenige Meter. Bretz, Nägele und Braun belegten die Plätze 61, 65 und 69.

Jahreshauptversammlung

Der Vorsitzende Martin Heber blickte auf ein erfolgreiches Jahr zurück: Viele tausend Starts, über 1.200 Flüge über 10 km und keine schweren Unfälle. Auch die Feste waren gut besucht. Die Mitgliederentwicklung ist weiterhin positiv; 2019 erwarten die Flieger Mitglied 300. Rolf Steinmeier, 2. Vorsitzender, berichtete über die sportlichen Erfolge der Gleitschirmflieger: In der Bundesliga erflogen sich die Piloten des DCH mit ihrem Kapitän Martin Brinek den 2. Platz. Jörg Nuber siegte bei den Baden-Württembergischen Meisterschaften vor Reiner Braun. Vom Neuffen am weitesten flog 2018 Stefan Born, der erst nach 5,5 h und 162,2 km landete. Kassierer Wolfgang Hecht meldete schwarze Zahlen. Nach der einstimmigen Entlastung folgte die ebensolche Neuwahl. Alle Vorstandmitglieder wurden im Amt bestätigt: Vorsitzender Martin Heber, 2. Vorsitzender Rolf Steinmeier, Kasse Wolfgang Hecht, Gelände Timo Schwer und Öffentlichkeit Dieter Rebstock.

Dieter Rebstock
www.dc-hohenneuffen.de

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



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



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

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



PAPILLON PARAGLIDERS

Dein zuverlässiger BeGleiter – von Anfang an!

Papillon[®]
BODYGUARD 7



Dieser Gleitschirm vereint alle Features in sich, die dir einen maximal sicheren*, erfolgreichen und genussvollen Einstieg in den Flugsport ermöglichen.

* Bestnote: Das Extremflugverhalten des PAPILLON PARAGLIDERS Bodyguard 7 (M) ist vom Deutschen Hängegleiterverband (DHV) mit der besten bisher erteilten Note ausgezeichnet worden.

PAPILLON PARAGLIDERS

Wasserkuppe 46 | 36129 Gersfeld | Deutschland

Hotline: +49 (6654) 91 90 55

www.papillon-paragliders.com

Safety-Class Testbericht:

www.papillon-paragliders.com/bg7-sc

Produktinformation:

www.papillon-paragliders.com/bodyguard-7



Die Teilnehmer im neuen Vereinsoutfit

Silent Wings

Frühjahrsausflug

Der diesjährige Frühjahrsausflug führte Silent Wings nach Slowenien zum bekannten Fluggebiet Lijak, östlich von Nova Gorica. Am ersten Tag blies bei strahlend blauem Himmel der Ostwind stark und böig, so dass sich die Teilnehmer entschlossen, am Boden zu bleiben und dafür den kulinarischen Genüssen des Landes zu fröhnen. Am zweiten Tag ging es in das Fluggebiet Kobala bei Tolmin. Hier konnten bei anspruchsvollen Bedingungen Flüge über die Burg von Tolmin bis zu 25 km an den Stol bei Kobarid gemacht werden. Nachmittags wurde dann noch ein zweites Mal am Lijak bis zum Sonnenuntergang geflogen. Bei besten thermischen Bedingungen starteten die Piloten am dritten Tag am Lijak. Erfolgreichster Pilot war an diesem Tag Anton Waldinger aus Frontenhausen, der in 2:15 Stunden 48,9 km Strecke zurücklegte. Auch am letzten Tag konnte nochmal eine Stunde mit bis zu 20 km Strecke geflogen werden. Vereinspräsident Emil Gmeiner dankte den Piloten für die Teilnahme am Ausflug und die erfolgreichen und sicheren Flüge.

Martin Brunhmeier
www.silent-wings.eu

Papillon Paragliding

Andre Szag wieder an der Wasserkuppe

Der aus der Rhön stammende und im luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) Wasserkuppe ausgebildete Servicetechniker Andre Szag kommt nach 8 Jahren Gastspiel bei UP in Garmisch-Partenkirchen zurück in die Rhön. Johannes Knust, Diplom Textilingenieur und Leiter des LTB Wasserkuppe, freut sich über die neue alte kompetente Manpower: „Ich hoffe, dass wir die Wartezeiten auf eine Woche reduzieren können.“ Der luftfahrttechnische Betrieb Wasserkuppe ist im Obergeschoss des Flugcenters auf der Wasserkuppe und hat ganzjährig von Montag bis Sonntag von jeweils 9 Uhr bis 18 Uhr geöffnet.

Andreas Schubert
www.papillon.de



Noch liegt Schnee auf den Startplätzen. Trotzdem hat die Flugsaison für Drachen- und Gleitschirmflieger bereits begonnen.

Delta Club Ruhpolding

Gute Mitgliederentwicklung

43 der rund 300 Mitglieder konnte Robert Schroll zur Jahreshauptversammlung des Delta Club Ruhpolding (DCBR) im Gasthaus Weingarten begrüßen. Der 1. Vorstand informierte, dass der Landeplatz Boider nur noch im Jahr 2019 genutzt werden kann. Am Ortnherhof wurde in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Hängegleiterverband (DHV) ein neuer Landeplatz genehmigt, der dieses Jahr in den Testbetrieb gehen soll. Gleitschirm-Referent Achim Joos bat alle Mitglieder, Außenlandung im Fluggebiet zu vermeiden und verwies auf die Möglichkeit, die Reserveschirme kostengünstig und professionell packen zu lassen. Besonderes Augenmerk legt der Verein selbstverständlich auf die Flugsicherheit. Positive Zahlen konnte Kassier Uli Fuschlberger vermelden. Die Kasse ist für die bevorstehenden Ausgaben gut ausgestattet, die Neuregelung der Tagesmitgliedschaften hat hierzu beigetragen. Einstimmig wurden der Kassenbericht und die Vorstandschaft entlastet. Über viele sportliche Erfolge der DCBR-Piloten berichtete Sportreferent Tom Halter. Allen voran der Titel Deutscher Mannschaftsmeister (Markus Ebenfeld, Roland Beutelhauser, Hans Kiefinger) im Drachenfiegen und die damit verbundenen zahlreichen Top-Platzierungen der einheimischen Drachenfieger. Mit Tim Huber und Didi Siglbauer hat der Verein auch sehr erfolgreiche Gleitschirmpiloten in seinen Reihen. Unter dem Punkt Wünsche und Anträge entspann sich eine Diskussion über das gewerbliche Tandemfliegen am Unternberg. Die Vorstandschaft hat in Zusammenarbeit mit der Flugschule eine Regelung erarbeitet, die die Wünsche der Mitglieder und die Vereinssatzung berücksichtigt.

Pele Faßbender
www.dcb-ruhpolding.de

Hängegleiter Club
Regio Blauen

Generalversammlung

Im Februar fand die Generalversammlung des HCRB statt. Der 1. Vorsitzende Benjamin Scheilin fasste in einem Jahresrückblick 2018 die wichtigsten Ereignisse des vergangenen Jahres zusammen. So wurde über das

Vogelmonitoring zur Zulassung des Ost-Startplatzes, den Nutzungsvertrag für den Südstartplatz und das vom Verein organisierte Packen der Rettung berichtet. Als Highlights wurden der Clubausflug, die Weihnachtsfeier und die Durchführung eines Lufttraumseminars unterstrichen. Auch SWR3 hat nochmals einen Beitrag über das Gleitschirmfliegen am Hochblauen gesendet (ardmediathek.de „Kurlaub“). Aufgrund eines schweren Unfalls wurde ein Erste Hilfe Kurs organisiert. Des Weiteren wurde auf die Einhaltung flugrechtlicher Regeln hingewiesen. Zukünftig werden Missachtungen gegebenenfalls mit Startverbot am Hochblauen geahndet.

Daniel Reiß wurde als Vereinsmeister der Wanderpokal übergeben. Mit drei FAI-Dreiecken je ca. 140 km und einer Gesamtpunktzahl von 857 Punkten gewann er vor Jochen Eisfeld mit 839 Punkten und Lorenz Dyke mit 769 Punkten. Herzlichen Glückwunsch für diese klasse Leistungen! Neu in den Vorstand gewählt wurden Lorenz Dyke (Geländebeauftragter) sowie Daniel Reiss (Sportwart). Als 1. und 2. Kassensprüfer wurde Martin Frass und Ralf Heim gewählt. Herzlichen Glückwunsch an die gewählten Vertreter und herzlichen Dank für euren Einsatz.



Links Daniel Reiß, rechts Benjamin Scheilin

Blauencup

Auch in dieser Saison kommen die vom Hochblauen gestarteten und im DHV-XC registrierten Flüge in die Wertung des Blauencups. Ablauf und Wertung sind auf der Homepage (www.hcrb.de) beschrieben. Dieses Jahr stifteten einige Sponsoren Sachpreise für die Gewinner. Vielen Dank an Advance, Kontest, NOVA, OZONE, Skywalk, Swing, UP, U-Turn, die Flugschule Dreyeckland und die Flugschule Skytec.

Dietrich Wallenfels
www.hcrb.de

Investiere in deine Sicherheit!



WITEC GGS1

Das Gleitschirm-Gurt-Sicherheitsystem

Entwickelt von Piloten für Piloten!

Die Überwachung des Verschlusszustandes einer Gurtschlosseinheit

- ✓ Durch Schließen des Gurtes wird das Sicherheitssystem aktiviert
- ✓ Bei erneutem Öffnen des Gurtes ertönt ein Warnsignal
- ✓ Erst wenn der Gurt geschlossen wird, erlischt das Signal

Funktionsbeschreibung:

Ab dem Zeitpunkt der ersten Aktivierung durch Schließen des Gurtsystems wird die Überwachung für den bevorstehenden Flugeinsatz aktiv. Bei erneutem Abschnallen wird ein Warnsignal gestartet, das beim Schließen des Gurtsystems wieder erlischt. Dieser Vorgang wird bei jedem Ab- und Ansnallen automatisch gestartet.

Erst bei endgültigem Ablegen der Flugausrüstung wird durch bewusstes Abschalten bzw. manueller Deaktivierung das Warnsicherheitssystem abgestellt.



Das Warnsicherheitssystem soll schwerwiegende Unfallfolgen beim Gleitschirmflug durch ein Herausfallen aus dem Gurtzeug vermeiden.

Natürlich lässt sich keine 100% Sicherheit gewährleisten. Das System soll jedoch ein sicheres Fliegen unterstützen. Wird durch Einsatz des **WITEC GGS1** nur ein tödlicher Unfall vermieden, so hat sich die Umsetzung und der Einsatz des Warnsicherheitssystem gelohnt.

witec-ggs.de • info@witec-ggs.de

Entwicklung, Produktion und Vertrieb:

WIFRO
Technik und Vertriebs GmbH

Hans-Ernst-Str. 13
85625 Glonn

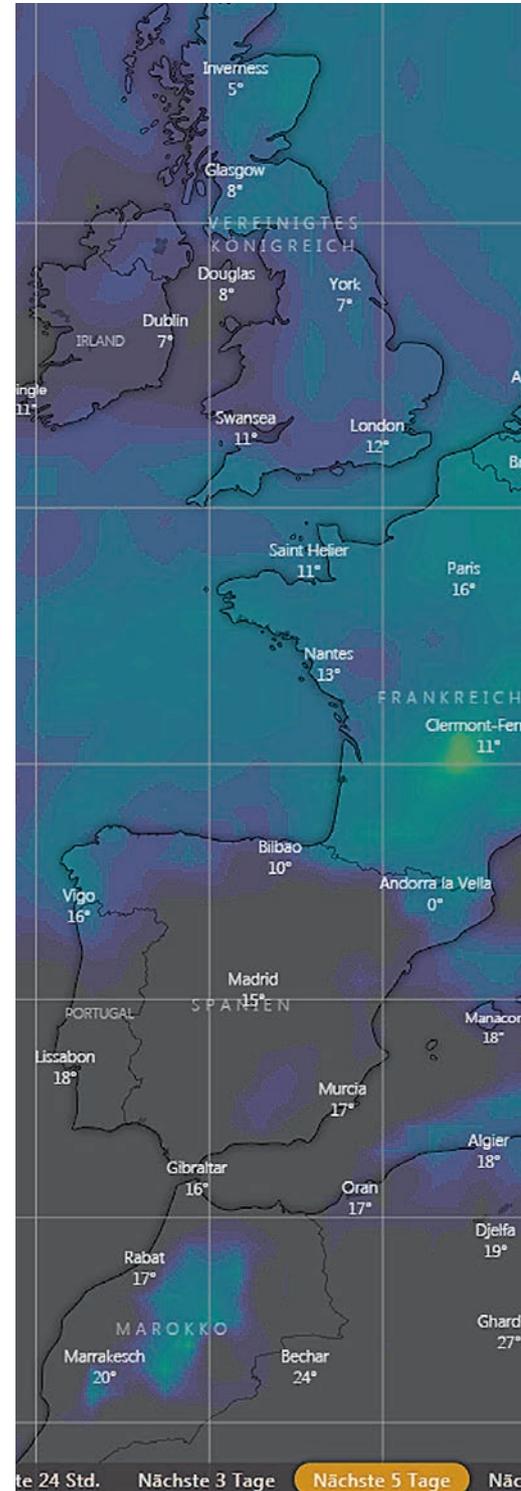
+49 8093 / 904 293
www.wifro-gmbh.de
info@wifro-gmbh.de

Wohin ? zum Fliegen

Eine simple Methode zum Meteocheck, um fliegbare Regionen für die nächsten Tage zu ermitteln.

TEXT UND ABBILDUNGEN: LUCIAN HAAS

1. Niederschlags-Check: Der Blick auf die Niederschlagssummen der nächsten fünf Tage ist in diesem Beispiel von Anfang Mai ernüchternd. Große Teile Europas sind vom Schlechtwetter erfasst. Im Alpenraum ist nur Südfrankreich trocken. Ansonsten bleiben vor allem Südspanien und vielleicht noch Bereich im Osten Griechenlands als Reiseziele interessant.



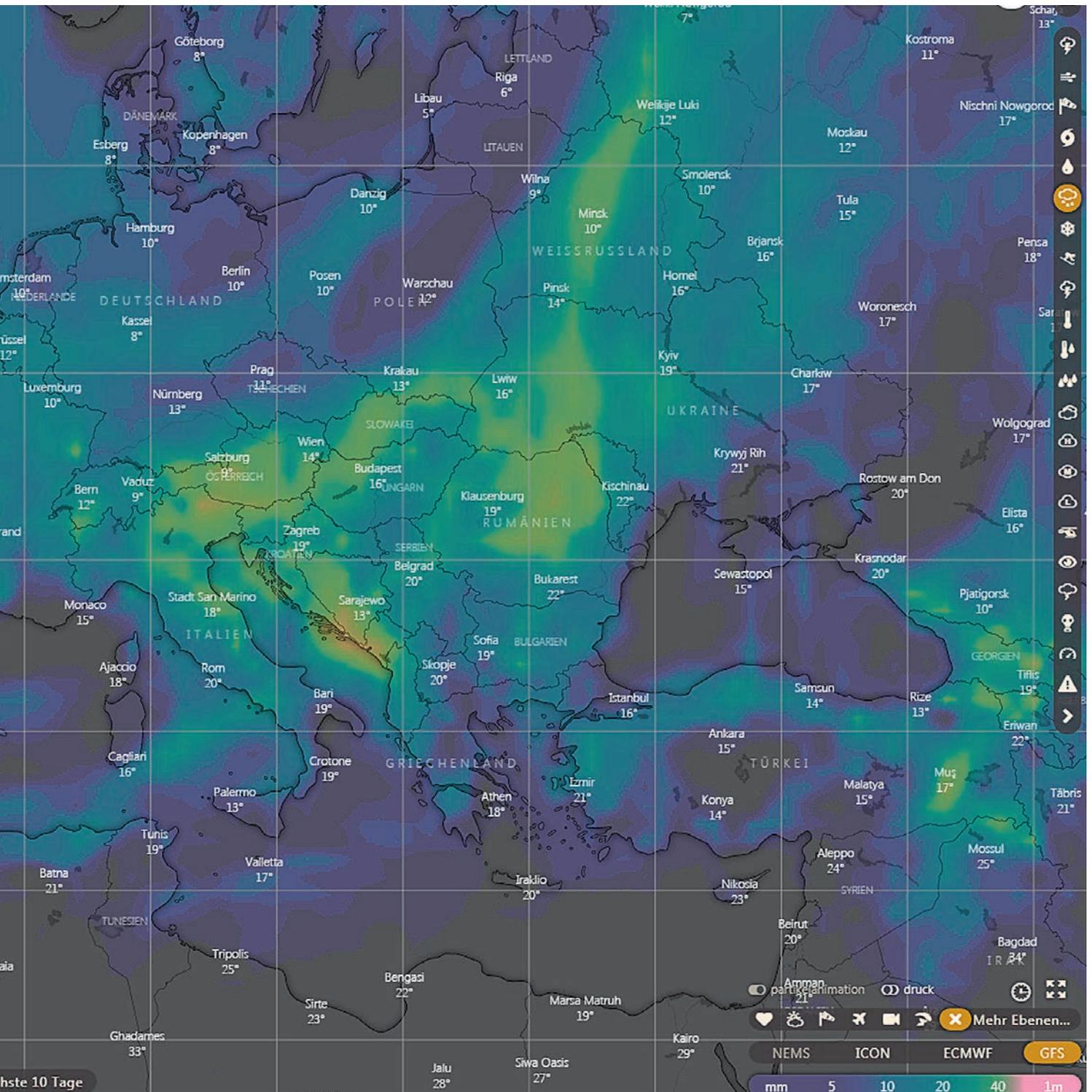
te 24 Std. Nächste 3 Tage **Nächste 5 Tage** Nächste 7 Tage

Ein langes Wochenende steht bevor, oder man hat eine Woche Urlaub eingereicht. Ein paar Flugtage wären schön. Doch wohin soll man fahren, um dann sicher in die Luft und mit einer großen Flugausbeute wieder nach Hause zu kommen?

Im Folgenden stelle ich eine simple Methode vor, wie man ohne großen Aufwand und Meteo-Kenntnisse die zur Großwetterlage pas-

senden Flugregionen ausfindig machen kann. Das Augenmerk liegt dabei nicht unbedingt darauf, für einzelne Tage die besten Streckenflugbedingungen zu erkennen (Hammertagalarm). Vielmehr geht es darum, in der Summe die meisten Flugtage herauszuholen. Denn für viele Piloten zählt am Ende eines Urlaubs nicht die eine tolle Strecke, sondern dass es möglichst an jedem Tag fliegbar war.

Die Auswahl erfolgt in drei Schritten und zwar nach dem Aus-

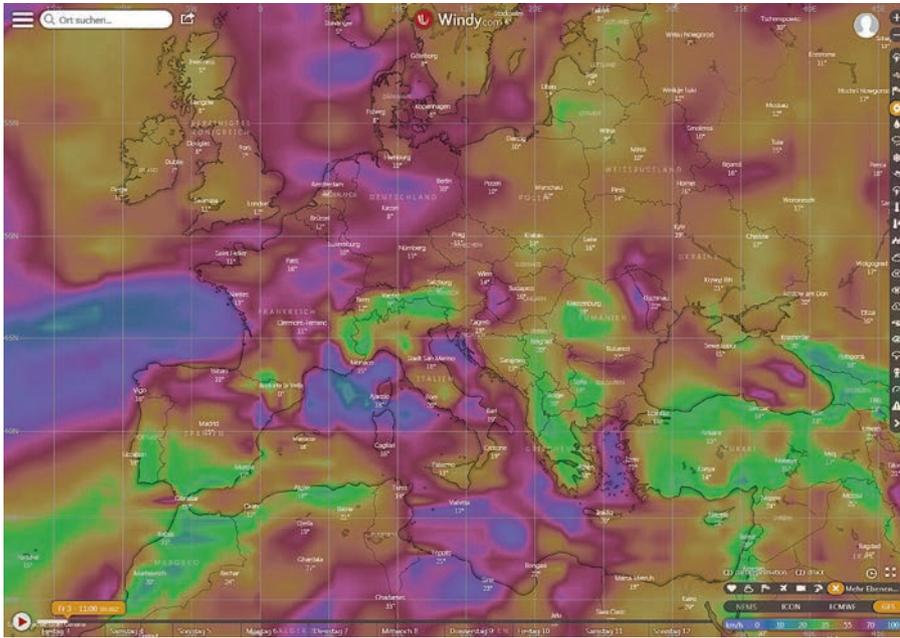


schlussprinzip. Alle Regionen, in denen bestimmte, fürs Fliegen erforderliche Wetterbedingungen nicht erfüllt werden, fallen direkt durchs Raster. Am Ende wählt man unter den verbliebenen Bereichen jene aus, die zu den eigenen Reisevorstellungen oder -möglichkeiten am besten passen. Alle Auswahlsschritte werden dabei auf Basis der Meteo-Seite www.windy.com getroffen (s. auch „Flugwetter mit Windy“ im DHV-Info 212, S. 76 ff.)

1. Der Niederschlags-Check

Dort, wo es regnet, können wir nicht fliegen. Deshalb ist die Niederschlagsprognose die erste Hürde, die unsere potenzielle Flugregion nehmen muss. Idealerweise sollte es dort über die ganze Zeit unseres Flugtrips nicht regnen.

In Windy checkt man das am besten über die Variable „Regenmenge“. Diese kann man sich für die nächsten 24 Stunden, die nächsten



2. Windcheck: Von den laut Niederschlags-Check potenziellen Flugregionen Südfrankreich, Südspanien und Ostgriechenland fällt Südfrankreich im Windcheck wegen sehr starker Winde gleich aus dem Rennen. Relativ sicher fliegbar sind in der Regel nur solche Regionen, die von den Windwerten her auf den Windy-Karten in blau-grünlichen Farben aufscheinen.

drei Tage, die nächsten fünf Tage und die nächsten zehn Tage als Summe anzeigen lassen. Am besten klickt man sich langsam in dieser Reihenfolge durch. So springen die Schlechtwetterzonen als immer kräftigere Farbkleckse regelrecht ins Auge.

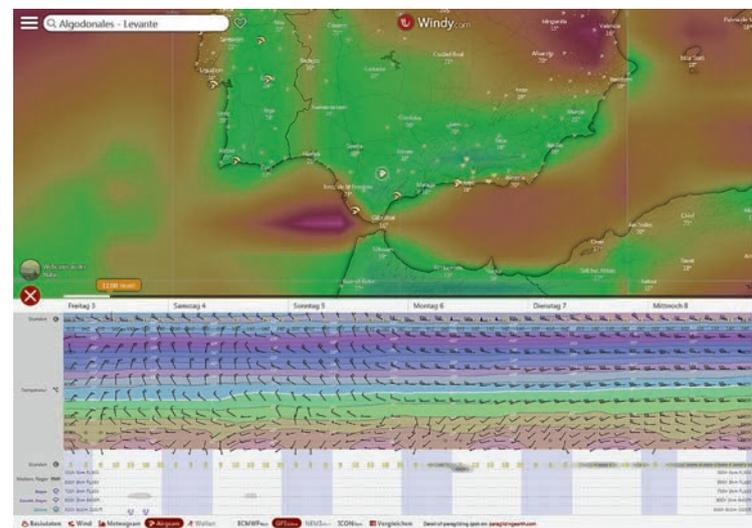
Dort wo blau-grün-gelbe Bereiche in der Karte auftauchen, ist Niederschlag zu erwarten. Verstärken sich diese Farbflecke noch mit fortschreitender Zeit (24 h, 3 Tage, 5 Tage), kommt immer wieder neuer Regen nach. Es gibt aber typischerweise Bereiche, die vollkommen trocken bleiben. Das sind unsere Vorranggebiete für den weiteren Check.

2. Der Wind-Check

Beim Wind-Check geht es erst einmal noch gar nicht um die Windrichtung, die zu einem Fluggebiet passen könnte. Vielmehr interessiert uns nur die Windstärke. Denn dort wo der Wind zu stark bläst, egal woher, werden unsere Flugpläne auch vereitelt. Solche Regionen kann man dann ebenso gleich ausschließen.

In Windy gibt es die Wettervariable „Wind Summierung“. Der Name ist leider etwas missverständlich gewählt, weil hier nicht die Windwerte analog zur Regenmenge über die Zeit aufsummiert werden. Vielmehr zeigt sie die Spitzenwindgeschwindigkeiten, die jeweils innerhalb des gesamten Prognosezeitraums – zehn Tage bei den Modellen ECMWF und GFS sowie fünf Tage beim ICON-Modell – in den verschiedenen Regionen auftreten könnten. Die Darstellung liefert uns auf simple Weise Hinweise darauf: Wo herrscht windig-bewegtes und wo herrscht eher ruhiges Wetter? Letzteres ist für uns Flieger dann interessant.

Letztendlich beschränkt sich unsere Fluggebietsauswahl somit auf jene Regionen, für die in den kommenden fünf oder zehn Tage kein Regen und nur geringe Windspitzenwerte prognostiziert sind.



3. Lokal-Check: Südspanien bietet in diesem Fall laut Regen- und Windcheck am großräumigsten ruhiges Flugwetter. Wir wählen Algodonales als potenzielles Fluggebiet für den Lokal-Check per Windy-Airgram. Algo bietet gute Startmöglichkeiten für Westwind. An allen Tagen (bis auf vielleicht Dienstag) liegen auch die Höhenwinde bis 2.000 m (800 hPa) im fliegbaren Bereich. Die angezeigten Wolken sind nur spärlich (hellgrau) und v.a. das mittlere Wolkenstockwerk (3-5 km, 700-500 hPa) ist völlig frei, was eine gute Sonneneinstrahlung verspricht. Die Farbbänder der Temperaturschichtung liegen recht dicht gedrängt. An allen Tagen ist deshalb mit nutzbarer Thermikentwicklung zu rechnen.



4. Kontrolle mit Paraglidable: Auch die künstliche Intelligenz der Meteo-Seite Paraglidable.com sieht an allen Tagen der Prognose (kleine Vorschau-Bilder am unteren Rand) stets Südspanien im „grünen Bereich“. Auch von daher sollte es dort durchgängig fliegbar sein. Nichts wie hin!

3. Der Lokal-Check

Nach dem Regen- und Wind-Check bleiben in Europa häufig nur noch wenige Regionen übrig, die als tatsächlich niederschlagsfrei und relativ schwachwindig aufscheinen. Dort ist die fürs Fliegen beständige Wetterlage, über mehrere Tage hinweg zu erwarten.

Als dritten Schritt muss man für jedes potenzielle Reiseziel nur noch einen simplen Lokal-Check machen. Dafür lässt man sich in Windy auf der Karte die „Gleitschirmplätze“ einblenden und klickt einen passenden Spot in der Zielregion an. Hierzu öffnet Windy dann ein Meteogramm mit einer Darstellung der lokalen Wetterentwicklung für die nächsten fünf Tage.

Nun wählt man noch die Variante „Airgram“. Denn dann bekommt man nicht nur den Bodenwind, sondern auch die Windprognosen für weitere Höhenschichten angezeigt. Zudem liefert das Airgram Hinweise zur Bewölkungsdichte und der Temperaturschichtung der Atmosphäre – beide erlauben Rückschlüsse auf die mögliche Thermikentwicklung.

Beim Lokal-Check arbeitet man dann folgende Fragen ab:

- ▶ Passen die angegebenen Windrichtungen zu den möglichen Fluggebieten in der Region?
- ▶ Sind die Windgeschwindigkeiten in allen flugrelevanten Höhenschichten im fliegbaren Bereich? Idealerweise sollten sie im gebirgigen Gelände auch 500 Meter über Grathöhe nicht mehr als zehn Knoten aufweisen.
- ▶ Ist die Bewölkung thermikträchtig? Im unteren Wolkenstockwerk sollten idealerweise nur wenige, im mittleren keine und im oberen auch nur wenige Wolken angezeigt werden, um allzu große Abschattungen zu vermeiden.

▶ Verspricht die Temperaturschichtung gute Thermik? Beim Airgram von Windy zeigen Farbbänder die Temperaturabnahme mit der Höhe an. Alle 5°C wechselt die Farbe. Je schmaler die Farbbänder sind, desto stärker ist der Temperaturgradient in dieser Höhenschicht. Thermisch nutzbar werden die Tage, eine entsprechende Sonneneinstrahlung vorausgesetzt, wenn in den flugrelevanten Bereichen mehr als ein Farbband pro 1.000 m Höhendifferenz aufscheinen.

Konnten wir auch die Fragen des Lokal-Checks alle mit „ja“ beantworten, dann steht einem vielversprechenden Fliegerurlaub in dieser Region kaum noch etwas im Weg – außer natürlich, dass sich das Wetter doch noch anders entwickeln könnte als die Prognosen. Allerdings zeigt die Erfahrung: Je weiter man sich von den im Regen- und Wind-Check „durchgefallenen“ Gebieten entfernt, desto unwahrscheinlicher ist es, dass man tatsächlich noch ganz herbe Enttäuschungen erlebt.

4. Kontrolle

Wer zu dem beschriebenen, simplen Meteo-Check zur Auswahl der passenden Flugregion noch eine Bestätigung braucht, kann als Kontrolle die Seite www.paraglidable.com aufrufen. Paraglidable nutzt eine künstliche Intelligenz, um auf Basis von Prognosen des Wettermodells GFS aufzuzeigen, mit welcher Wahrscheinlichkeit man in den verschiedenen Regionen Europas an einem bestimmten Tag fliegen gehen kann (s. „Streckenflugwetter erkennen mit KI“, DHV-Info 217, S. 72 ff.) Das Ganze wird als einfacher Farbcode dargestellt: Je grüner eine Region aufscheint, desto sicherer wird man dort in die Luft kommen. Rötliche Zonen deuten auf schlechtes Flugwetter hin. Weiße Punkte auf grünem Grund stehen für erwartbar gute Streckenflugbedingungen.

Liegt die per Meteo-Check ausgewählte Flugregion auch bei Paraglidable durchgängig im grünen Bereich (am besten noch mit weißen Punkten), darf die Vorfreude auf tolle Flugtage erst recht steigen. ☑



GERMAN
OPEN
2019 VALSUGANA

German Open – Levico Terme

Vier Läufe trotzten dem Wetter (19.5. bis 24.5.2019)

TEXT UND FOTOS: JONAS BÖTTCHER

Wer hätte im Vorfeld gedacht, dass mit solch einer Wettervorhersage, einem großen Genuatief, am Ende vier Läufe für die German Open und dem damit verbundenen Deutschen Meistertitel stattfinden. Die ersten beiden Aufgaben gestalteten sich wetterbedingt als schwierig, aber nicht unmöglich. So kamen am ersten Tag sechs Piloten und am zweiten Tag acht Piloten ins Ziel. Am Donnerstag dann endlich der lang ersehnte Hammertag. Für diesen guten Tag wurde aufgrund von zu erwartenden Niederschlägen am späteren Nachmittag eine kurze Strecke von 57 km ausgeschrieben. Diese wurde vom Führungspulk mit einem Schnitt von fast 40 km/h absolviert. Der Tag zauberte aber nicht nur den Führenden ein Lächeln ins Gesicht, denn insgesamt kamen sage und schreibe 109

Piloten ins Ziel. Der letzte und vierte Durchgang machte es durch die unterschiedlich gewählten Linien dann noch einmal sehr spannend und sorgte für einige Platzierungswechsel.

Die Overall-Wertung der German Open 2019 und die Deutsche Meisterschaft ist durch das hervorragende Abschneiden der Deutschen Piloten Marc Wensauer, Ferdinand Vogel und Johannes Baumgarten identisch und so standen für diese zwei Wertungen die gleichen Piloten auf dem Podium (wieder eine Bestätigung, warum wir derzeit in der Weltrangliste ziemlich weit oben zu finden sind).

Vielen Dank an all unsere Sponsoren. Vor allem an Woody Valley und Naviter, die uns fünf hochwertige Gurtzeuge und zwei Oudie 4 sponserten. ◀

↑ Die beiden Erstplatzierten: links der Sieger Marc Wensauer, rechts Vizemeister Ferdinand Vogel



↑ Volle Konzentration beim Start



↑ Die strahlenden Sieger

WERTUNG

Overall-Wertung

1. Marc Wensauer
2. Ferdinand Vogel
3. Johannes Baumgarten
4. Daniel Dijoux
5. Jacques Fournier

Damen-Wertung

1. Ramona Eckert
2. Petra Slivova
3. Yvonne Dathe
4. Nicole Schlägel

Serien-Wertung

1. Daniel Dijoux
2. Noah Locatelli
3. Manfred Zenker



↑ Topmotiviert, Johannes Baumgarten



↑ DHV-Vorstand Charlie Jöst fängt die Landenden im Film ein



NEU Mini-Rib-Vektorband

NEU innenliegende Mini-Rib-Nähte

Neueste 29g/m² Leichttuch Generation mit deutlich erhöhter Alterungsbeständigkeit und voller NOVA-Garantie.

LIGHT

ergonomische Bremsgriffe (NEU)

Doppel-B-Gabeln (NEU)

Zig-Zag 3D-Shaping (NEU)

NEU optimierte Tragegurte



MENTOR 6 Light – Less weight, zero limits

Dreileiner | Zellen: 59 | Streckung: 5,43 | Gewicht: 4,2 Kilo (Größe S) | EN/LTF B

In der B-Klasse zuhause – in der Welt unterwegs: Der MENTOR 6 Light bringt in Größe S ganze 850 Gramm weniger als der reguläre MENTOR 6 auf die Waage. Auch das Packmaß ist noch mal kleiner. Grund dafür ist das gewichtsoptimierte Tuch, auf welches wir übrigens die volle NOVA-Garantie geben. Das Allerbeste: Weil beim Hike&Fly die Bedingungen gerne mal wechselhaft sind, ist der MENTOR 6 Light auf Leistung und ein Plus an Komfort getrimmt. Das macht ihn zum perfekten Begleiter für jeden, der mit möglichst geringem Gepäck große Strecken zurücklegen möchte.

Testflug gefällig? Mehr Infos und deinen nächstgelegenen NOVA-Händler findest du unter: www.nova.eu/mentor-6-light

NOVA

30 years of airtime



Aeros Winterrace 2019 Deutscher Pilot gewinnt

Vom 20. - 23. März 2019 trafen sich 70 Piloten aus ganz Europa in Vipava/Slowenien zum AEROS-Winterrace. Leider konnte wegen starkem Nordwind nur ein Durchgang geflogen werden. Hier siegte der deutsche Nationalteampilot Primoz Gricar vor den beiden Italienern Marco Laurenzi und Davide Guiducci.

Mehr Infos unter www.dhv.de/Piloteninfos.

Meduno/Italien Internationales Spring Meeting 2019



Die Wettervorhersage für die letzte Aprilwoche war extrem schlecht und hielt etliche Piloten vor der langen Fahrt ins italienische Friaul ab. Trotzdem fanden sich 85 positiv gestimmte Drachepiloten in Meduno zum Internationalen Spring Meeting ein. Die Belohnung waren drei Durchgänge, der letzte über 140 km von Meduno nach Aviano, Gemona und zurück. In der Starrflügelklasse gewann Vize-Weltmeister Tim Grabowski vor den beiden Italienern Federico Baratto und Konrad Baumgartner. Bei den Flexis siegte Christian Ciech vor Alex Plover (beide ITA) und Peter Neuschwander aus der Schweiz. Bester deutscher Flexipilot war Roland Wöhrle auf Rang 8.

ANZEIGE

DEIN PARASHOP SERVICE

- Checks und Reparaturen aller Marken
- K Prüfung am Simulator
- An- und Verkauf aller Gebrauchtwaren
- Neuprodukte aller Topmarken
- Tandemfliegen
- Paramotor
- Miniwings
- Seminare
- Packintervalle aller Rettungssysteme

ÖFFNUNGSZEITEN

Montag, Dienstag, Donnerstag & Freitag
09:00 - 12:00 & 14:00 - 17:00

Mittwoch & Samstag
09:00 - 12:00

T. +43 664 2054321
www.parashop.at | stefan@parashop.at

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,
Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband,
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage: www.dhv.de

E-Mail DHV: dhv@dhv.de

Kontakt:

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-fo: 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: prf@dhv.de

Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich)
08022/9675-62

E-Mail: prf@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 219 | September | Termin 2. Juli 2019
Ausgabe 220 | November | Termin 2. September 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, fAm Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 37.800

Titel: Jamie Price



Exklusiv für
DHV-Mitglieder



DER SICHERE HALT FÜR DHV-MITGLIEDER.

Berufsunfähigkeitsschutz für
Drachen- und Gleitschirmpiloten.



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



HDI

Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

HDI Vertriebs AG

**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

Halter-Haftpflicht PLUS



Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 49,40 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 43,70 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Halterhaftpflicht

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



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

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine 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, Krankentransport, 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: Verdreifachung 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: Verdreifachung 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.

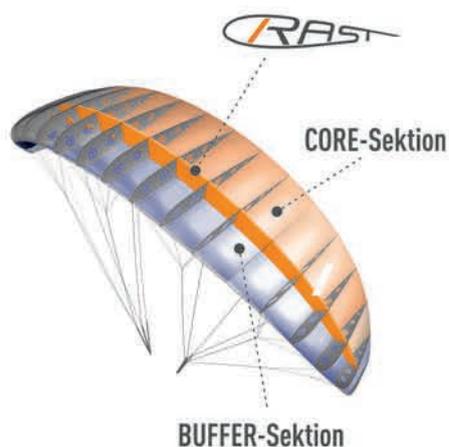
NYOS RS

... FEEL THE DIFFERENCE!



Foto: Gianni de Zaiacomo

➤ JETZT PROBEFLIEGEN!



ROCK SOLID FLIGHT MIT **RAST +6**

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



Du willst mehr über den NYOS 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 2 RS

