

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

220



ARRIBA



Schweden



Südafrika



Griechenland



Streckenflugtraining

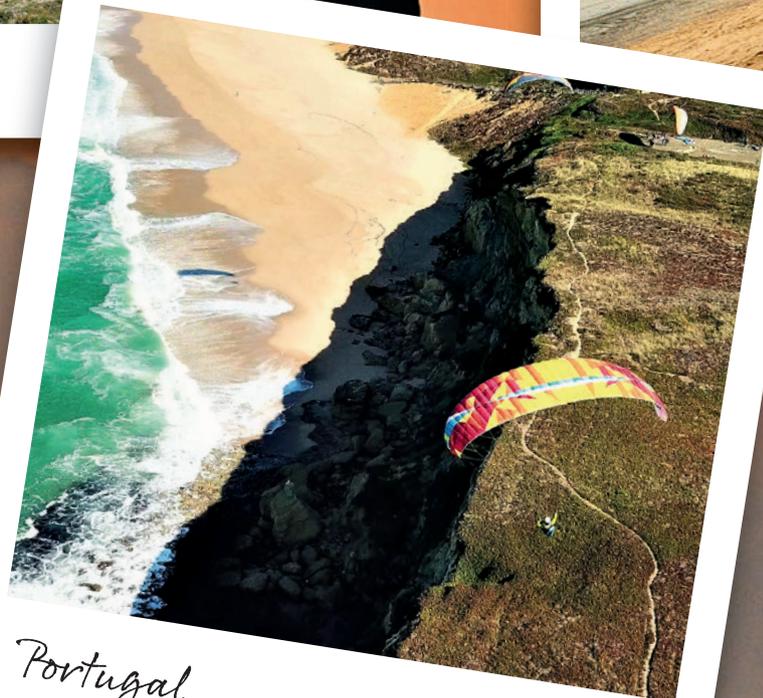
Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining



Portugal

Kein Bock auf hackige Thermik? 😞

Lieber massig Airtime sammeln bei chilligem Soaring! 😊

Die Skyperformance-Flugschulen kennen die besten Soaring Spots für alle Jahreszeiten.

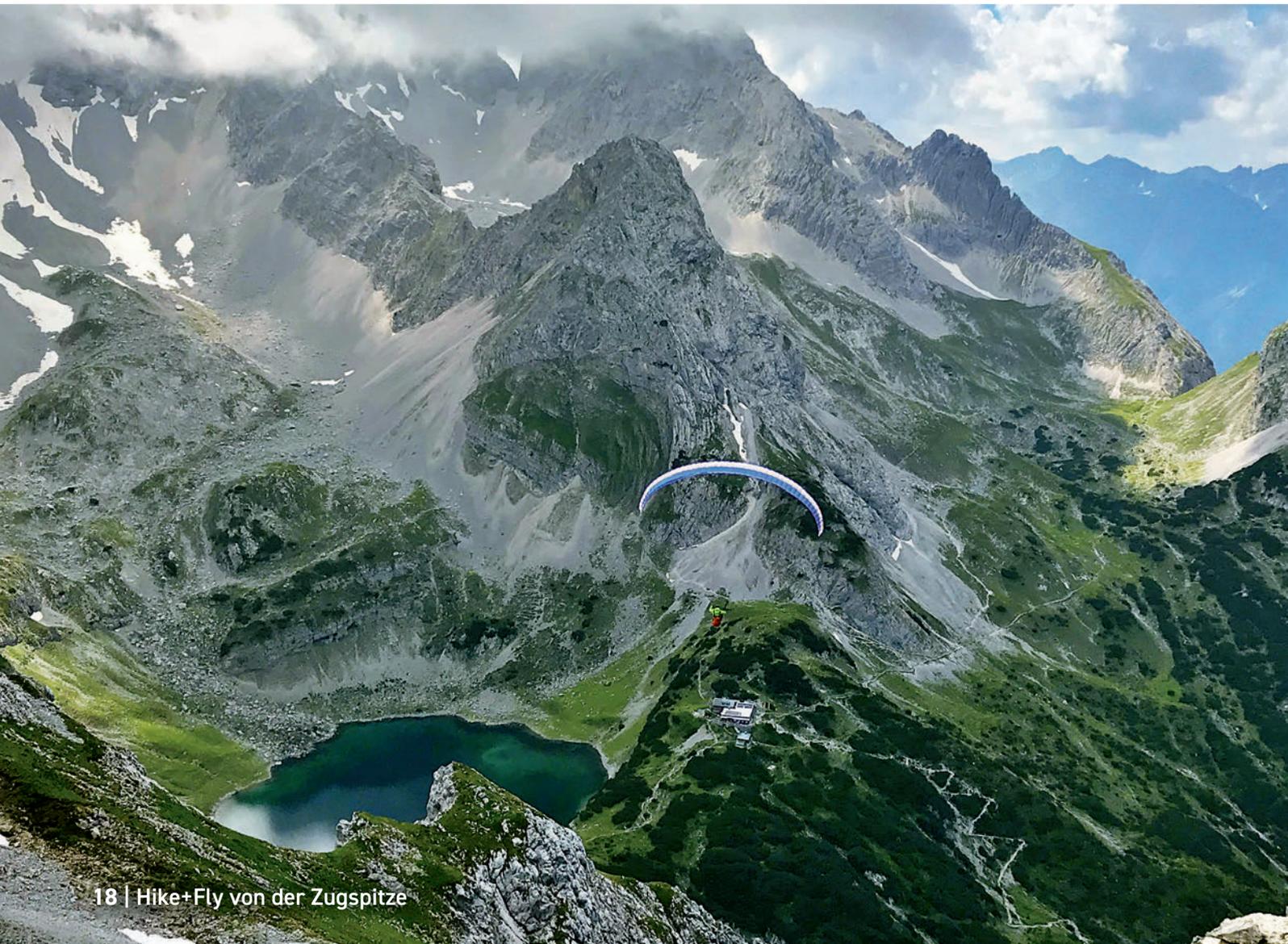
- + Skyperformance-Trainer Coaching bei Groundhandling
- + Starkwindstarts
- + Funkcoaching beim Soaring
- + best local food & drinks



Dänemark

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

 Norddeutsche Gleitschirmschule 17192 Waren, Tel. 0157-77590482 www.norddeutsche-gleitschirmschule.de	 Flugschule Chiemsee 83229 Aschau, Tel. 08052-9494 www.flugschue-chiemsee.de
 AFS-Flugschule 34537 Bad Wildungen, Tel. 05621-9690150 www.afs-flugschule.de	 Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee 83246 Unterwössen, Tel. 08641-7575 www.einfachfliegen.de
 Hot Sport 35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345 www.hot-sport.de	 Freiraum 83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969 www.freiraum-info.de
 Papillon Paragliding - Wasserkuppe 36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548 www.papillon.aero	 Flugschule Adventure-Sports 83661 Lenggries, Tel. 08042-9486 www.adventure-sports.de
 Harzer Gleitschirmschule 38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415 www.harzer-gss.de	 Gleitschirmschule Tegernsee 83700 Reitrain, Tel. 08022-2556 www.gleitschirmschule-tegernsee.de
 Flatland Paragliding 40764 Langenfeld, Tel. 02173-977703 www.flatland-paragliding.de	 Flugschule Rohrmeier Mitz 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328 www.flugschule-rohrmeier.de
 Moselglider 54338 Schweich, Tel. 0179-7842871 www.moselglider.de	 Paragliding Academy 87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015 www.paragliding-academy.com
 Flugschule Siegen 57080 Siegen, Tel. 0271-381503 www.flugschule-siegen.de	 OASE Flugschule Peter Geg 87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036 www.oase-paragliding.de
 Flugschule OpenAIR 64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753 www.flugschule-openair.de	 1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer 87669 Rieden a. Förggensee, Tel. 08362-37038 www.gleitschirm-aktuell.de
 Planet Para 68165 Mannheim, Tel. 0621-9760-5756 www.planet-para.de	 Flugzentrum Bayerwald 93086 Wörth a.d. Donau, Tel. 09482-959525 www.Flugzentrum-Bayerwald.de
 Luftikus Eugens Flugschule 70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928 www.luftikus-flugschule.de	 Flugschule Grenzenlos A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868 www.fs-grenzenlos.com
 GlideZeit Flugschule Tübingen 72074 Tübingen, Tel. 07071-959944 www.glidezeit.de	 Flugschule Achensee A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134 www.gleitschirmschule-achensee.at
 Flugschule Göppingen 73344 Gruibingen, Tel. 07335-9233020 www.flugschule-goepingen.de	 Flugschule Bregenzerald A-6870 Bezaun, Tel. +43-5514-3177 www.gleitschirmschule.at
 Sky-Team Paragliding 76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365 www.sky-team.de	 Flugschule Sky Club Austria A-8962 Gröbming, Tel. +43-3685-22333 www.skyclub-austria.com
 Drachen & Gleitschirmschule Skytec 79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391 www.skytec.de	 Paragleitflugschule Airsthetik A-8970 Schladming, Tel. +43-660-8877440 www.airsthetik.at
 Gleitschirmschule Dreyeckland 79199 Kirzarten, Tel. 0761-627140 www.gleitschirmschule-dreyeckland.de	 Flugschule Aufwind A-8972 Ramsau, Tel. +43-3687-81880 www.aufwind.at
 Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg 82031 Grünwald, Tel. 0172-4088444 www.lern-fliegen.de	 Gleitschirmschule Pappus F-68470 Fellerling, Tel. +33-38982-7187 www.gleitschirmschule-pappus.de
 Flugschule Edelweiss GmbH 82054 Sauerlach, Tel. 0172 865 15 74 www.flugschule-edelweiss.de	



18 | Hike+Fly von der Zugspitze



44 | Travel+Training in Annecy



62 | Klimafreundlich ins Fluggebiet

INHALT

INFO 220 NOVEMBER | DEZEMBER 2019



Foto: Tristan Shu

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar



88 | Bronze fürs Deutsche
HG-Team

Flugelände - Reisen - Abenteuer

- 12 Westcoast-Soaring in Portugal
- 18 Hike+Fly im Zugspitzgebiet
- 24 Wüste trifft Meer in Andalusien
- 28 Monte Cucco und Co

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 32 Effektiv Fliegen mit dem Vario
- 40 Der richtige Gewichtsbereich

Sicherheit - Ausbildung

- 44 Travel+Training in Annecy
- 48 Massen-Topplandung
auf dem Mont Blanc

Verband

- 52 DHV-Jugend - Wettersieger
- 54 Rücksichtnahme am Startplatz
- 56 Vereine Briefe - Nachrichten
- 62 Klimafreundlich ins Fluggebiet

Wetter

- 66 Hilfreiche Satellitenbilder
- 72 Wolken sind Wetterzeichen

Wettbewerbe

- 80 DHV-XC - Endergebnisse
- 88 HG-Weltmeisterschaft
- 92 GS-Weltmeisterschaft
- 96 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



Drachenflugzentrum Millau
Alter Kirchdeich 4 | 21037 Hamburg
Tel. 040-22859142 | www.cabrieres.net



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>



Drachenflugschule „echtfliegen“
Haldenacker 28 | 74423 Obersontheim
Tel. 07973/16074 | www.echtfliegen.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 | www.zodn-air.com



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



DHV

Flugbetrieb Oberauer Alm

Wir weisen darauf hin, dass für die Oberauer Alm in Schleching (Landkreis Traunstein) keine luftrechtliche Erlaubnis gem. § 25 LuftVG vorliegt und der (Schwarzflug-)Flugbetrieb durch den Eigentümer nicht länger geduldet wird. Ab sofort werden keine XC-Flüge von der Oberauer Alm mehr akzeptiert. Sie werden weder veröffentlicht, noch gewertet. Durch das inzwischen hohe Flugaufkommen wird der Almbetrieb stark gestört. Zudem hat das uneinsichtige Auftreten mancher Gleitschirmpiloten die Situation zusätzlich belastet. Der Bürgermeister der Gemeinde Schleching hat sich mit der Problematik an den DHV gewandt. Daher bitten wir dringend um Beachtung.

DHV

DHV-Info als E-Paper auf Issuu

Ab der September-Ausgabe 2019 wird das DHV-Info für Mitglieder als E-Paper auf Issuu publiziert. Issuu hat sich seit Jahren als elektronische Veröffentlichungsplattform bewährt und lässt in Punkto Bedienbarkeit keine Wünsche offen. So kann das Info jetzt auch heruntergeladen und offline gelesen werden.

DHV

Berichtigung



Das Titelfoto von DHV-info 219 ist von Marcel Nölle. Hier wurde uns leider ein falscher Name genannt.



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'Anney/Frankreich
www.hotspot.de
info@hotsport.de



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



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



Sky Club Austria
Trainingsleiter Walter Schrempf
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 Anney
Trainingsleiter Jürgen Kraus
Lac d'Anney/Frankreich
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com



DHV EMPFOHLENES SIMULATORTRAINING

Simulator für G-Force-Training,
Steilschleife und Rettungsgeräteausrüstung
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



SAVE THE DATE

18. Januar 2020



THERMIKMESSE - Im neuen Glanz!
 Die Thermikmesse 2020 am Samstag den 18.01. hat wieder eine eigene Halle, direkt neben dem Haupteingang der CMT. Trotzdem ist sie in der CMT integriert und bietet somit einen Mehrwert für jeden Thermikbesucher. Das spannende Rahmenprogramm mit vielen Fachvorträgen und Workshops ist in der Planungsphase. Alle weiteren Informationen folgen im DHV-info 221 Januar/Februar und auf unserer DHV-Homepage – sei gespannt.

Komm vorbei, das DHV-Team freut sich auf deinen Besuch!

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.

Skytraxx-Varios

Skytraxx drängt in einer Sicherheitsmitteilung darauf, die Gerätesoftware von Fanet+ bzw. Flarm-Geräten auf dem neuesten Stand zu halten. Alte Firmware-Versionen des Skytraxx 3.0 mit Fanet+ können einen Fehler enthalten, der zu falschen Höhenwerten in den Flarm-Signalen führt. Ein Update der Firmware wird dringend empfohlen. // Quelle: Skytraxx Viele Varios von Skytraxx (2.0+, 2.1, 3.0) sind mit einem Funkmodul mit Fanet+ ausgestattet. Damit senden sie u.a. als sogenannte Flarm-Boje ihre Position an umliegende Flarm-Empfänger, wie sie z.B. in vielen Segelflugzeugen zu finden sind. Das dient der Kollisionsvermeidung. Allerdings setzt das auch voraus, dass die Geräte bzw. deren Firmware dafür korrekt funktionieren müssen. In älteren Firmware-Versionen der Varios 2.0+ und 3.0 aus den ersten Monaten 2018 ist laut der Sicherheitsmitteilung offenbar ein Fehler enthalten. Er führt dazu, dass die aktuelle Höhe des Gerätes nicht korrekt übertragen wird. In neueren Versionen ist dieser Bug korrigiert. Deshalb sollten alle Nutzer solcher Geräte darauf achten, die jeweils neueste Firmware zu installieren.

- Die Updates zum Skytraxx 3.0 gibt es hier: www.skytraxx.eu/index.php?route=product/category&path=194
- Die Updates zum Skytraxx 2.0 gibt es hier: www.skytraxx.eu/index.php?route=product/category&path=197

Hintergrund der Sicherheitsmitteilung ist ein Vorfall in der Schweiz. Dort kam es zu einer Beinahe-Kollision zwischen einem Atos und einem Segelflugzeug. Nachprüfungen ergaben, dass das Flarm-Gerät des Segelfliegers keine Warnung ausgegeben hatte. Das ließ sich auf den Bug in der veralteten Firmware-Version 3.0.12b des Skytraxx 3.0 des Atos-Piloten zurückführen.

www.skytraxx.eu/News/Sicherheitsmitteilung

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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



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



GRADIENT GO

Der Gleitschirm GRADIENT GO des Herstellers Gradient s.r.o. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 24, 26, 28 und 30 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.gradient.cz



UP Kangri

Der Gleitschirm UP Kangri des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B (Größen L und M) sowie Klassifizierung C (Größe S) nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.up-paragliders.com



Nova Bantam

Der Gleitschirm NOVA Bantam des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 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 der Größe 12 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com



Nova DoubleSkin

Der Gleitschirm NOVA DoubleSkin des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B (Größe 17+) sowie Klassifizierung A (Größen 17, 20, 23) nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com



Skywalk Arriba 4

Der Gleitschirm Skywalk Arriba 4 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, L, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



Majestic ChakMool

Das Gleitsegelgurtzeug ChakMool des Herstellers Majestic hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter info@paraglidercheck.de



GIN Calypso

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



U-Turn RX4

Das Gleitsegelgurtzeug U-Turn RX4 des Herstellers U-Turn GmbH hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.u-turn.de



U-Turn BlackJack

Das Gleitsegelgurtzeug U-Turn BlackJack des Herstellers U-Turn GmbH hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.u-turn.de



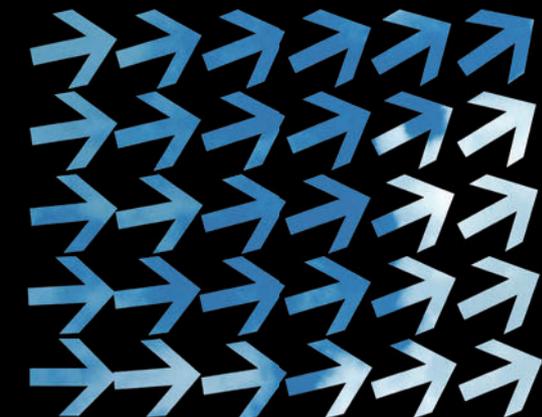
2€ ermäßigter
Eintritt beim
Online-Ticketkauf
über die
Homepage!

**THERMIK
2020**

18. Januar 2020
ICS Halle - Messe Stuttgart

inkl. CMT Eintritt 

www.thermik-messe.de



Skywalk HIKE X-ALPS

Tragekomfort in Perfektion – designed by Paul Guschlbauer und Salewa. Das Roll-Top-Konzept ermöglicht, das Volumen des HIKE X-ALPS individuell auf die Ausrüstung anzupassen, von 45 bis 55 Liter. Außerdem: vier dehnbare Außentaschen, die Stauraum für Bekleidung, Verpflegung und alle erforderlichen Ausrüstungsgegenstände bieten. Klettstreifen am Schultergurt für Navigationsgeräte oder Handy im Blickbereich. Gewicht 400 g. Preis 145,- €
Infos: www.skywalk.info



FLEXISAFE 1

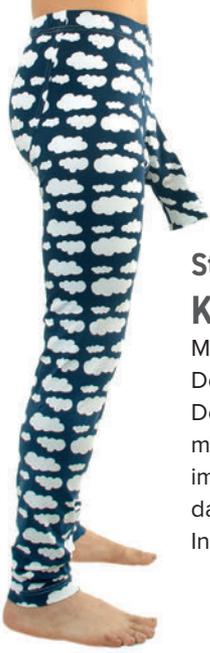
Variables Andocksystem

Problemlos und individuell nachrüstbar bei allen Gurtzeugen. Eine Gesamt-Schutzeinheit für Rücken, Gesäß und Hüfte/Becken. Ausfallsicher, wartungsfrei und wiederverwendbar ergänzt es bestehende Schutzlösungen.

Infos: www.flexisafe1.de

SCHAUFENSTER

INFORMATIONEN DER ANBIETER



Stoffrausch

Keine Panne beim XC bei kalten Tagen

Mit der Winteredition der Urinalkondom-Unterhose, Dornhöschen Long, des Berliner Modelabels stoffrausch. Der Schlauch des Kondoms läuft mittels eines Rüssels mittig aus der Hose. Vorteile: knickfreier Tragekomfort im Flug, optional kein Schlauch im Hosenbein, erleichtert das Anlegen am Startplatz. Preis: 79 €.

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

AIRDESIGN

Stuffbag

Nicht nur für Tandempiloten der perfekte Begleiter, wenn es mal schnell gehen muss. Sehr robust und trotzdem leicht ist der Schnellpacksack Stuffbag auch gut auf dem Rücken zu tragen. Preis: 78 €



Mounty Jacket

Dein perfekter Begleiter für lange Tage am Berg oder auch ganz locker in der Stadt. Wohlig warm wird sie schnell zur Lieblingsjacke.

Preis: 126 €



Neue T-Shirt Kollektion

Ob für den Sport oder als stylisches Freizeitshirt - sehr weiches regular-fit T-Shirt aus ökologisch und funktionell hochwertiger Promodalqualität. Für Männer & Frauen in verschiedenen Designs. Preis: 39,60 €

www.ad-gliders.com



SPAß ZU ZWEIT!

Neueste Entwicklungs-
technologie.
Modernste Materialien.
Liebe zum Detail.

PARUS² ^{SIZE} 41.5 7,2 kg

PARUS² ^{SIZE} 35.5 6,5 kg

Follow us



www.icaro-paragliders.com

Westcoast - Soaring

In Vorbereitung unserer Portugal-Reise suchten wir über Flieger-Kontakte einen lokalen Guide. Ortskundig, erfahren und freundlich sollte er sein. Gefunden haben wir Jesus aus Nazaré. Ihm wollten wir folgen und vertrauen. Auch wettertechnisch konnte jetzt nichts mehr schiefgehen...

TEXT UND FOTOS: FREDEGAR TOMMEK





Die perfekte Soaringkante bei W-NW Wind: Praia de Gralha. Bei passenden Bedingungen geht es zum stundenlangen Aufwindsegeln an der roten Felskante. Gelandet wird meist top am Startplatz. Schafft man es nicht zurück, ist die Landung am Sandstrand unkompliziert.

Zugegeben: Sein erster Vor- und Rufname ist Leonardo, aber geboren ist er tatsächlich im kleinen Städtchen Nazaré. Gelegen an der Westküste Portugals, nahezu mittig zwischen Porto im Norden und Lissabon im Süden. Weltweit bekannt geworden ist das Örtchen als Surf-Hotspot mit einzigartiger Monster-Welle. Eine besondere Graben-Konstellation tief unter der Wasseroberfläche produziert hier bei bestimmten Wetterlagen eine gigantische Welle mit magnetischer Anziehungskraft für Surf-Profis.

Als Gleitschirmflieger schrecken uns meterhoher Seegang und damit einhergehende Windstärken zwar ab, gleichwohl eignet sich Nazaré als Ausgangspunkt zum Erreichen unserer Dünen-Spots, die sich alle maximal eine Fahrtstunde entfernt befinden.

Dünenspaß

Bei selbstgebackenem Apfelkuchen und Milchreis mit Zimt sitzen wir am Frühstückstisch und planen die nächsten Tage. Der gestrige Anreisetag war lang, zwang uns doch ein unerwarteter Wintereinbruch Anfang Mai in den Allgäuer Bergen zum zeitigen Aufstehen. Die portugiesische TAP brachte uns aber routiniert nach Lissabon und bei knapp 20 Grad Außentemperatur war der morgendliche Schneematsch schnell vergessen. Wir machen uns auf den Weg zu unserem ersten Soaring-Spot: Praia de Gralha. Komfortabel fahren wir im geliehenen Bus auf einem staubigen Feldweg bis an den Startplatz. Was für ein Ausblick! Der türkis-blaue Atlantik liegt endlos vor uns, heute brechen sich nur harmlose Wellen am Sandstrand. Noch ein wenig ungläubig lauschen wir den englischen Worten von Leonardo-Jesus, der uns in die kleinen, lokalen Eigenheiten des Gebiets einweist. Spätestens dort vorne, wo eine markante Felsnase aus der Ridge heraussteht, soll gewendet werden. Noch ist der Westwind nicht stark genug, um uns sicher halten und bis zum markanten, rötlichen Felsen vorfliegen zu lassen. Schnell ist der erste, freiwillige Testpilot gefunden.

Bei aller Vorfreude bedarf es aber doch einiger Versuche, den richtigen Innendruck der rückwärts-aufgezogenen Kappe zu finden. So ein Klippenstart vom nur wenige Meter breiten Startplatz kommt uns Alpenfliegern doch noch etwas suspekt vor. Und auch wenn die ersten Versuche nach nur wenigen Sekunden in der Luft schnell wieder am Sandstrand enden, erahnen wir voller Vorfreude, welche Soaring-Spielereien die laminare Atlantik-Brise uns bescheren wird. Kaum haben wir Blut geleckt und trauen uns schon näher ans Gelände und das Aufwindband heran, richtet sich das Windfähnchen stetig weiter auf und bringt uns in Achterschlaufen immer näher an die Felswand. Im Laufe des frühen Nachmittags brennt die Sonne immer kräftiger in die rötliche Flanke, sodass mit einem Male das Überhöhen der Ridge zum Kinderspiel wird. Es geht hoch bis auf 220 Meter über Meeresspiegel und wir belohnen uns mit einem traumhaften Ausblick auf den endlosen Küstenverlauf in Richtung Norden. Die aufgesoarte Arbeitshöhe darf



Die Nähe zum rauhen Atlantik setzt vorausschauendes Fliegen voraus. Jeglicher Kontakt mit Wasser und starkem Wellengang muss unbedingt vermieden werden, da Ertrinkungsgefahr besteht! Auf der anderen Seite beschert uns der laminare Seewind höchste Glücksgefühle beim Soaren und Toplanding.



Bei viel Sonne und Wind: Ein lohnenswerter Besuch der Lagune Obidos.

nun nach Lust und Laune in Spiralansätzen und Wingovern über dem Wasser abmontiert werden. Da kommt Freude auf, Glückshormone nicht zu knapp. Als sich dann noch das von daheim gefürchtete Toplanding am Startplatz als super-soft erweist, darf der Tag mit Sonnenuntergang und Sand im Schuh gemütlich ausklingen.

Mit respektvollem Abstand zur Welle

Für die folgenden Tage bleiben wir im Soaring-Modus und entdecken mehrere Gebiete im maximalen Umkreis einer guten Autostunde rund um Nazare`. Frischt der Wind einmal so sehr auf, dass wir mit unseren normal-großen Schirmen an die fliegbare Grenze kommen, legen wir eine Lektion Groundhandling ein. Endlich lassen sich beim Rückwärts-Aufziehen all die Tricks und Kniffe ausgiebig trainieren, die man oft nur aus dem Lehrvideo oder DHV-youtube-Kanal kennt. Die Bewegungen werden schnell intuitiver und die Schirmkontrolle über Tragegurte und Bremsen verfeinert sich Schritt für Schritt. In großen Portionen tanken wir Selbstvertrauen in unsere eigenen Möglichkeiten, den nächsten alpinen Starkwind-Start zu beherrschen oder gar im Kobra-Style zu meistern.

Bei der Spielerei am Strand bleibt uns allerdings die lauernde Gefahr in der Nähe des Wassers stets bewusst. Die Sogwirkung der tosenden Atlantikwellen ist enorm und lebensgefährlich! Respektvoll halten wir bei Landung und Groundhandling ausreichend Abstand vom Wasser. Den Kontakt unseres geliebten Materials mit dem Salzwasser vermeiden wir über die gesamte Woche erfolgreich und belassen es bei der theoretischen Fachsimpelei, ob ein griffbereiter Leinen-Cutter oder schnelltrennende Quick-Outs hilfreiche Tools im Falle des Falles sein könnten...



Wellenspektakel bei Nazare`: For surf-profs only!



↑ An der portugiesischen Westküste läßt es sich auch ohne Gleitschirm bestens aushalten. Porto und Lissabon sind von unserem Ausgangsort Nazaré im Mietwagen erreichbar und haben hohen kulturellen Wert. Nachtleben inklusive.

Sehenswertes zwischen Porto und Lissabon

Viele Fluggebiete der Alpen üben auf uns eine magische Anziehungskraft aufgrund des fliegerischen Potentials aus. Passt das Wetter aber einmal nicht und zwingen uns die Bedingungen am Boden zu bleiben, kommt allzu oft Langeweile auf, da die Spots meist in abgelegenen Bergregionen liegen. An der portugiesischen Westküste hat man stattdessen an einem nicht-fliegbaren Tag ein ganz anderes Problem: Man muss sich aus einer hochkarätigen Auswahl von touristischen Leckerbissen für ein Highlight entscheiden.

Von Antonio Nobre stammt der etwas angestaubte, aber nicht minder wahrhafte Satz: „Wer Lissabon nicht gesehen hat, der hat nichts Schönes gesehen“. Dieser Aussage können wir uns uneingeschränkt anschließen. Eine lebendige, kreative Stadt mit vielen großen und kleinen Sensationen. Ob man also das monumentale Denkmal der Entdeckungen „Padrão dos Descobrimentos“ direkt am Fluss Tejo besucht, welches 33 Entdecker und Seefahrer zeigt. Oder sich auf die Suche nach Postkartenmotiven wie den historisch anmutenden Straßenbahnen macht, hier wird jeder fündig. So mancher Portugal-Kenner streitet noch darüber, ob nun eigentlich die Hauptstadt oder doch das etwas kleinere Porto die Nase vorn hat, wenn es um Flair und Schönheit geht. In Sachen Streetlife und Straßenmusik spielen beide Städte in der obersten Liga. Ob dabei das Ausgeh- und Kneipenviertel Bairro Alto, oder doch das zentrale Ribeira reizvoller ist, darf jeder für sich selbst entscheiden. Ganz ohne Fado, der wehmütigen, herzscheren Musik-Gattung, geht es freilich im ganzen Land nicht. Im studentischen Coimbra besuchen wir das Café Santa Cruz und lassen uns bei Portwein, süßem Gebäck und schummriger Beleuchtung in die Tiefen der Sehnsucht und Seelenschwere entführen. Auch wenn es nur für ein paar Klänge auf der vielseitigen Fado-Gitarre ist... denn schon geht es weiter zum Besuch der unbedingt sehenswerten Universitäts-Bibliothek „Biblioteca Joanina“. In drei prunkvollen, miteinander verbundenen Sälen befinden sich über 200.000 kostbare Werke von der Antike bis zur Neuzeit. Weltkultur vom Feinsten. Fotografieren ist hier leider verboten.

In Obidos finden wir uns dann im touristischen Ausflugswahnsinn vor historischem Gemäuer wieder. Den knipsenden Chinesen ausweichend, ertragen wir die Mittagshitze entspannt an einem schattigen Steinbrunnen bei Früchte-Bowle und lokalem Kirschklikör.

FLUGSCHULE SKY CLUB AUSTRIA

perfekt STARTEN

&

perfekt LANDEN

Vom Cobrastart bis zum Punktlanden
Perfekt Starten & Landen

Optimale Start- & Fluggelände
 Starttraining mit Videoanalysen
 Landetechniken mit Funkeinweisung



Fluggebiete südlich von Nazaré

Praia de Gralha

SP Praia de Gralha | N 39° 31' 20'' W 9° 07' 54'' auf ca. 70 m.

Ein toller Soaring-Spot bei W bis NW-Wind. Gestartet wird unkompliziert von einer felsigen Dünenkante aus, die teilweise mit Kunstrasen ausgelegt ist. Hier wird bei guten Bedingungen auch wieder topgelandet. Die Geländeformation und der staubige Feldweg machen dies sogar für Einsteiger gut möglich. Ansonsten kann natürlich einfach am Strand gelandet werden. Steht die Seabreeze gut auf dem 500 Meter vorgelagertem rötlichen Felsen, wird dort bis auf über 200 Meter aufgesoart.



Lagoa de Obidos

SP+LP | N 39° 25' 28'' W 9° 14' 19'' auf 10-50 Metern

Die „Lagune von Obidos“ ist eine Groundhandling-Spielwiese direkt am Meer. Für Kite-Surfer ein Paradies, weil es sich in der beruhigten Lagune entspannt und Wellen-geschützt trainieren und lernen lässt. Bläst der Wind stramm und aus nördlicher Richtung, nutzen fortgeschrittene Piloten mit Miniwings den abgebrochenen, schwarzen Felsblock am südlichen Ende der Lagune für spektakuläre Flüge. Für unseren local Guide Jesus ein absolutes Highlight. Der Rest der Gruppe bleibt lieber am Boden und nutzt den Sandstrand zur Technik-Verbesserung beim Rückwärtsaufziehen und den Groundhandling-Skills.

Die Lagune ist aufgrund der Farbenprächtigkeit und der Motive am Strand und im Wasser die perfekte Foto-Location.



Praia de Salgado

SP | N 39° 32' 36'' W 9° 06' 26'' auf ca. 110 Metern

Einige Kilometer südlich von Nazaré befinden sich zwei Startplätze (N+NW), die nicht unbedingt eindeutig markiert sind, sich aber vor Ort oder mit Hilfe eines lokalen Piloten finden lassen. Gelandet wird unten am Strand, in der Nähe einer kleinen Strandbar, die auch als Fliegertreff dient. Das Gelände ist auch für Drachen geeignet.



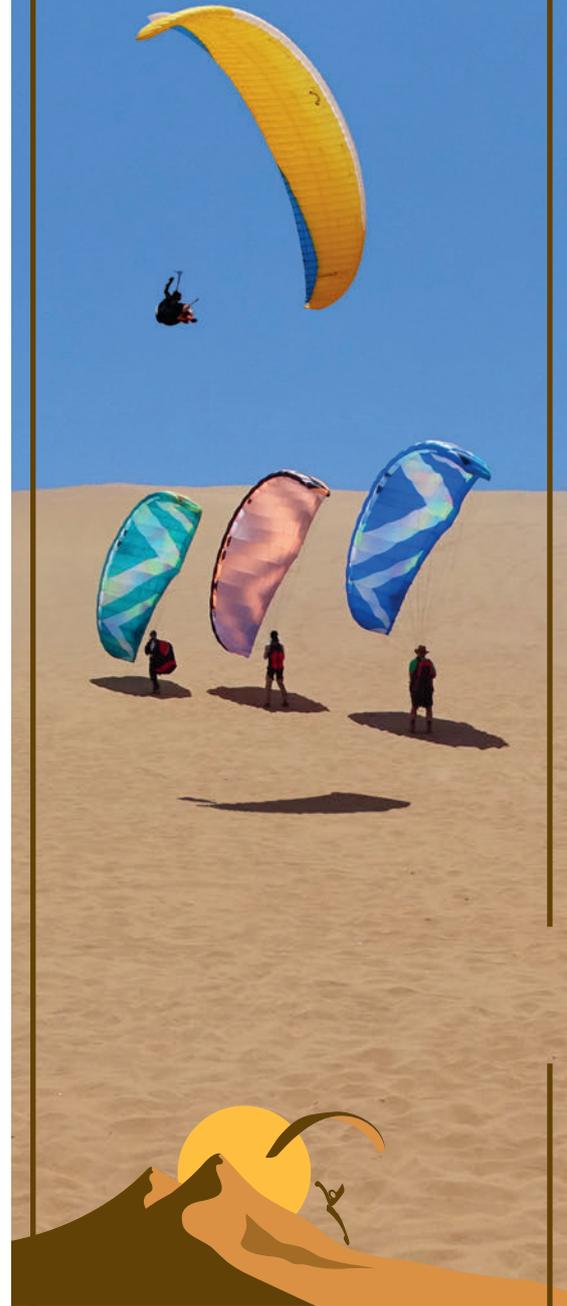
Weitere Soaringgebiete befinden sich südlich von Lissabon, u.a. bei Sesimbra. Streckenflieger finden Möglichkeiten südöstlich von Nazaré im Landesinneren, aber immer noch mit Blick auf den Atlantik. An einer ca. 500 Meter hohen Kette, die parallel zur Küste verläuft, wird u.a. am Serro Ventoso in Richtung Osten gestartet. Wer Zeit und Geduld für mindestens 3-4 Autostunden mitbringt, spekuliert auf streckentaugliche Bedingungen in der Serra da Estrela und kann die größeren XC-Inlandstrecken angehen.

Anmerkung zum Luftraum: Die ausführlich beschriebenen Startplätze befinden sich unterhalb des Luftraums D, LP-R60B Monte Reale. Er beginnt in der Höhe 1.000ft AGL. Nördlich von Nazaré gibt es mindestens ein weiteres Fluggebiet, das zwar stark und gerne frequentiert wird, sich aber in einem Luftraum befindet, der sich bis zum Boden also GND erstreckt. Weitere Infos zum portugiesischen Luftraum unter www.cavok.pt

Perfektionsurlaub Namibia



↓ Mit sehr gutem Frühstück wurden wir in unserer Unterkunft Agua de Madeiros verwöhnt. Pool, Sauna und Grillmöglichkeit im Garten runden das Angebot ab. Unser Guide Jesus voll in seinem Element: Groundhandling und Acro-stunts.



Tipps zu Anreise, Unterkunft, Local Guide und Restaurants

Wer mit dem Wohnmobil unterwegs ist und ausreichend Zeit für die weite Anfahrt mitbringt, wird sich grundsätzlich in Portugal wohlfühlen. Nicht umsonst verbringen viele Besucher aus aller Welt dort den Winter kostengünstig und das nicht nur an der Algarve. Die Anreise per Flugzeug nach Porto oder Lissabon ist unkompliziert, passende Leihwagen lassen sich direkt am Flughafen zu humanen Preisen buchen. Wir sind dabei mit rund 370,- Euro für einen Mercedes Vito für eine Woche hingekommen. Zu den Nebenkosten fallen noch Mautgebühren für die meisten Autobahnen an.

Ferienwohnungen und andere Unterkünfte finden sich leicht online über Booking-Agenturen. Von Hotels im Massen-Tourismus (z.B. Figueira da Foz) bis zur individuellen Ferienwohnung in Strandnähe ist je nach Jahreszeit alles machbar. Empfehlen können wir die Residência Água de Madeiros in Água de Madeiros (www.aguademadeiras.com). Eine gepflegte Ferienanlage eines deutschen Gleitschirmfliegers. Mit viel Liebe und sehr gutem Frühstück betrieben von einer deutschsprachigen Portugiesin.

Wer zum Abendessen auf Fisch steht, wird am Atlantik bestens bedient. Wir haben sehr gut und etwas hochpreisiger (ca. 25 bis 35 € pro Person und Abend) gegessen und sind auch als Fleisch-Liebhaber immer auf unsere Kosten gekommen.

Am besten gefallen hat uns das Sitiado in Nazaré. Ein kleiner und originell eingerichteter Laden, der meist von Einheimischen besucht wird und unbedingt im Vorfeld reserviert werden muss. Der Chef schließt tatsächlich regelmäßig die Tür zu, sobald die wenigen Tische voll besetzt sind. Von Scampi, Octopus und Muscheln bis zu Tapas und selbst gemachten Pommes werden hier nicht nur Fisch-Liebhaber freundlich bedient und bestens bekocht. Ebenfalls sehr zufrieden und daher wiederholt besucht haben wir das MAD mit direkter Strandlage und Aussicht auf den Praia de Vale Furado, nicht weit von Nazaré entfernt (beide Restaurants sind über TripAdvisor oder Facebook zu finden).

Wer auf die Hilfe unseres liebenswerten Local Guide Leonardo Jesus zurückgreifen möchte, findet seinen Kontakt via Facebook unter „Fly Nazaré parapente“ oder „Leonardo Jesus“.

25 Jahre Erfahrung
Flugsafari Namibia
Groundhandling
Dünensoaring



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

first paragliding school namibia cc



Hike & Fly 2.0

Climb and Fly vom Tiroler „Loch Ness“ zur Heimat des Zuggeistes

TEXT UND FOTOS: VERONIKA ROJEK-WÖCKNER

↑ Der Seebensteig ist kurz und knackig, wobei der Immensteig auch eine nette Aufstiegsalternative ist.

Jeder Gebirgszug der Alpen hat ein eigenes Gesicht, so dass einem die Entscheidung schwerfällt, wo es denn am schönsten ist. So findet man in den nördlichen Kalkalpen wieder einen der bezauberndsten mir bekannten Fleckchen,

nämlich das Wettersteingebirge. Dieser Gebirgszug ist natürlich durch die Prominenz der Zugspitze mit dem schillernden Eibsee zu ihren Füßen mehr als bekannt, verbirgt aber auf seiner Südseite in der Miemingerkette auch noch weitere geheimnisvolle Plätze.

Tajakante oder Kajatante

Als Person, die sich durch diverse Freizeitbeschäftigungen begeistern lässt, bin ich immer wieder zwischen „Heute Klettern? Oder doch lieber Biken? Aber man könnte/sollte eigentlich auch mal wieder fliegen...“ hin und her gerissen. Hike & Fly gehört bei uns jedoch mittlerweile zum Täglichbrot dazu, also wieso nicht mal eine neue Kombination ausprobieren: Climb & Fly vom Tajatörle unter den Tajaköpfen über die Tajakante.

Trotz mäßiger NO-Wind-Prognose wollen wir unser Glück vom Tajatörle probieren, denn wenn man sich die Topografie des Fels-Amphitheaters anschaut, ist es nicht wirklich relevant, von wo der Wind kommt. Sowohl der Talkessel um den Drachensee als auch die Tajaköpfe selbst schirmen überregionalen Wind bestens ab. Und wenn es mit dem Fliegen nicht klappen würde, dann würde es trotzdem eine super Klettersteigtour werden und wir würden uns auf die Suche nach dem mysteriösem Namensgebers des Drachensees machen. So parken wir das Auto am Parkplatz der Ehrwalder Bahn und folgen dem Gaisbach Richtung Seebenwände. Nach etwa 40 Minuten erreichen wir den Einstieg des Klettersteigs, der nicht unbedingt für Anfänger geeignet ist. Das eher schwere Gepäck sollte man unbedingt auch bei der Selbsteinschätzung seiner Kräfte beachten, denn einen Notausstieg gibt bei dem D/E-Steig nicht.

Der Einstieg trennt gleich die Spreu vom Weizen und wer den ersten Aufschwung nicht schafft, sollte doch den Immensteig gehen. Dies ist nämlich auch eine schöne Alternative zum Klettersteig, die fast genauso direkt zum Seebensee führt. Ich hingegen stehe vor der Wand und nehme die Herausforderung trotz Handicaps an. Denn wer zwei linke Handschuhe einpackt, hat es nicht anders gewollt. Insgesamt ist der Steig nicht lang, die 220 Höhenmeter sind jedoch durchwegs gut ausgesetzt.

Mit herrlicher Aussicht zum Zugspitzmassiv klettert es sich jedoch wie am Schnürchen und so stehen wir nach ca. einer Stunde wieder am Ausstieg. Von hier ist es nur ein kurzes Stück und man erreicht die Seebenalm und somit auch den breiten Schotterweg. Die Sonnenspitze und der Grünstein perfektionieren die Kulisse und man hätte den Rest des Tages an diesem herrlichen Ort verweilen können. Wir ha-

ben jedoch noch etwas anderes vor, also folgen wir dem Pfad Richtung Coburger Hütte.

Auf halbem Weg darf man hier jedoch nicht die Abzweigung verpassen, wenn man über die Tajakante - einem weiteren D/E Klettersteig - zum Tajakopf möchte. Der Klettersteig selbst ist landschaftlich vermutlich einer der schönsten, den man in den Nordalpen finden kann. Der eiserne Weg folgt dem Zackengrat Richtung Tajaköpfe und ist durchgehend herausfordernd. Zwischen luftigen Passagen geht es zeitweise recht steil bis hin zu Überhängen den Berg

hinauf. Dabei ist der Ausblick von der Zugspitze über den Seebensee bis hin zum Drachensee eine reine Ablenkung. Es wird zwar gerne über das Loch Ness von Tirol geschwärmt, aber so eine richtige Drachensage lässt sich hier nicht rekonstruieren. Auf der Coburger Hütte witzelte mal jemand, dass der See so hieße, weil man unliebsame Schwiegermütter drin versenkte. In jeder Mär steckt ein Fünkchen Wahrheit, also Obacht den Betroffenen.

Nach dem ersten Teil des Steigs wird man von einer längeren, doch recht steilen Geh-



↑ Beide Bilder oben: Der Start vom Tajatörle ist nicht unbedingt einfach und erfordert gutes Schirmhandling, aber die Aussicht entlohnt für alle Mühen.

← Ist die Seebenwand einmal geschafft, können sich die Arme auf dem Weg zum Seebensee erholen.



Bei dem herrlichen Panorama hat man die Qual der Wahl. Links geht es zum Schneefernerkopf oder rechts zum Tajatörle. Die Wiesen im Talkessel bei Ehrwald bieten zudem gute Landemöglichkeiten, denn der Talwind ist im Sommer nicht zu unterschätzen. Im Idealfall eine gemähte Wiese auswählen, oder zum Landeplatz beim Grubigstein fliegen.

Berg	Schneefernerkopf / Zugspitze	Tajaköpfe / Tajatörle
Gruppe	Zugspitzarena	Mieminger Kette
Region	Wettersteingebirge	Nordtiroler Kalkalpen
Startrichtungen	S, SW	W, (O)
Talort	Ehrwald	Ehrwald
GPS (Berg)	47.41007, 10.97022	47.36227, 10.94646
GPS (Tal)	47.3987, 10.91311	47.3974, 10.91071
Höhe Startplatz [amsl]	2.830	2.330
Höhenunterschied [m]	1.830	1.230
Aufstiegsvariante	Man kommt über viele Wege zur Zugspitze und folglich dem Schneefernerkopf. Wir sind über die Wiener Neustädter und den Stöpselzieher gelaufen. Am Ende muss man den Schneefernerergletscher queren, was jedoch unkritisch ist und kein weiteres Equipment erfordert. Eine weitere Alternative wäre der Weg übers Gatterl (1-Tages-Tour) oder das Rheintal (2-Tagestour).	Wir sind den Seeben-Klettersteig und danach die Tajakante geklettert - dies ist jedoch nur versierten Klettersteigern zu empfehlen. Ansonsten bietet sich für beide Touren der gut ausgeschilderte Normalweg an. D.h. zu Fuß oder per Bahn zur Ehrwalder Alm, von da Richtung Seebensee. Auf der Hochebene dann über den Drachensee zum Tajatörle.
Startplatz	Leichtes Geröll. Im oberen Bereiche feiner Natur.	Flaches kleines Wiesenstück, mittelgrobes Geröll.
Flughinweise	Man startet unter knapp 3.000 m, d.h. Wolkenbildung mit tiefer Basis könnte ein Problem sein oder starke Höhenwinde. Hier ist es wichtig, den richtigen Tag zum Fliegen rauszusuchen.	An thermischen Tagen zieht der Bayerische Nordwind ins Ehrwalder Becken und geht bis auf gut 1.500 m, was an der Seebenkante gutes Soaren ermöglicht. Ab frühem Nachmittag ist bei Sonnenschein am Startplatz mit thermischen Ablösungen zu rechnen. Durch die hohe Lage ist der Nordwind selbst nicht stark, so dass ein Herausfliegen ins Tal in der Regel unproblematisch sein sollte.
Landeplatz	Nördlich von Ehrwald	Entweder bei der Ehrwalder Almbahn oder bei stärkerem Talwind nördlich von Ehrwald.
Talwind am Landeplatz	Bei thermischer Aktivität setzt der Talwind aus Nord/Nordost ein.	



↑ An der Seebenwand kann man bei Bayerischem Wind sehr gut soaren, während die Zugspitze ihre Schokoladenseite präsentiert.

passage überrascht, wo man sich zum Kräftesammeln ausruhen kann. Der zweite Aufschwung ist dann technisch weniger anspruchsvoll, aber ich zumindest merke die nachlassende Kraft in den Armen. Der letzte Teil vor dem Gipfel ist ein kurzes, leicht ausgesetztes Gehstück, dass man ohne Versicherung bewältigen muss, bis man den von der Größe her überschaubaren Gipfel des Vorderen Tajakopfes (2.450 m) erreicht. Die sowieso schon phantastische Aussicht steigert sich nochmal, während die Wolken zum Greifen nah sind. Allein die Ungeduld auf das Fliegen und die durchaus nicht unwahrscheinliche Perspektive eines Abstiegs zu Fuß nötigt uns zum Aufbruch Richtung Tajatörle.

Wir wollten ursprünglich den Hinteren Tajakopf überschreiten und vom Hintereen Tajatörle starten, als wir jedoch am Vorderen Tajatörle ankamen, erscheint uns der Startplatz so gut, dass wir bleiben. Der Wind kommt mal von Ost den Hang hinauf, wenn die Sonne aus den Wolken schaut, dann wieder aus West. Der eigentlich Plan war es auch, auf Ost rauszufliegen, aber in Realität würde das eine doch sehr flache Geschichte wer-

den. Auf Westen hingegen haben wir eine gute Startmöglichkeit im steinigen Gelände mit kurzem Wiesenstück - wieso also nicht.

Alex macht sich als erster auf den Weg, denn mir ist die Luft doch etwas suspekt. Zu gut, wenn man einen Vorflieger hat. Wir warten somit auf eine weitere Ablösung und können so ohne größere Probleme starten. Man sollte jedoch einen versierten Rückwärtsstart beherrschen und vor allem ein feines Gefühl für den Schirm haben, wenn man sich nicht alle Leinen an den Steinen reißen will. In der Luft kann man dann direkt auf die Tajakante zuhalten und den noch Kletternden jubeln. Bei der Abflughöhe ist der Talwind (Bayerischer Nord) auch noch kein Problem, so dass man sich primär auf den überregionalen Wind konzentrieren kann.

Sobald man jedoch die Seebenwände überfliegt, kommt der starke Bayerische Nordwind einem dann doch noch entgegen. Es soared sich nämlich unheimlich gut! Irgendwann müssen wir dann jedoch Richtung Landung aufbrechen, denn in Ehrwald hat es laut Live-Windmessung mittlerweile gute 25 km/h Wind

FLYMASTER

NEU

SD
3G
series

www.flymaster.de

Unterstützt durch Flymaster

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



Fast von der Zugspitze fliegt man am Schneefernerkopf. Am schnellsten erreicht man diesen über den Stöpselziehersteig (oben) aus Ehrwald. Wem ca. 1.800 m Höhendifferenz zu viel sind, der kann auch auf die Bergbahn ausweichen (Gehzeit ca. 45 Minuten). Der Startplatz selbst ist nicht kompliziert (unten), wobei man je nach Jahreszeit im Tal mit Bayerischen Wind rechnen muss. Sichere Landwiesen gibt es genug! (links).

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.



mit Böen weit über 30 km/h. Je nach Talwind empfiehlt sich somit eine Landung in Nähe der Talstation der Ehrwalder Alm nicht. Im Talkessel gibt es dafür weitaus schönere größere Landwiesen und auf dem Weg zurück zum Auto kommt man so zu seinem Landebier vom Spar.

Fazit: Wer gerne klettersteigt, aber dann doch zu faul für den Abstieg ist, der wird bei der Tour seine Glückseligkeit finden. Jeder einzelne oder gleich beide Klettersteige sind anspruchsvoll und dabei einmalig vom gebotenen Panorama. Der Startplatz ist mit Sicherheit nicht für Jedermann, aber genau das richtige für einen Hike & Fly im alpinen Stil!

Schneefernerkopf. (Fast) Von der Zugspitze will man schon mal gestartet sein.

Wir wollten uns wieder mal zu Fuß auf die Zugspitze bemühen und haben uns daher als Startplatz den südlich gelegenen Schneefernerkopf ausgesucht. Wie immer war die Wettervorhersage suboptimal. Immerhin sollte es in der Höhe nur wenig Wind geben, auch wenn dieser aus der falschen Richtung angegeben war (NO). Da der Weg über den Höllentalsteig uns an einem kurzen Wochenende zu lang ist, wählen wir die Direttissima über die Wiener Neustädter und den Stöpselzieher-Klettersteig. Wir hoffen auf sehr wenig Wind und wollen wegen potentieller Wolkenbildung

nicht unbedingt in die Mittagsthermik kommen. So starten wir um 3.30 Uhr nachts in Füßen und steuern auf Ehrwald zu. Beim Parken an der Talstation der Wettersteinbahn reißen wir noch einen neben dem Auto kampierenden Tschechen aus dem Schlaf und schleichen uns um 4.30 Uhr in die Dunkelheit.

Mit Funzel am Kopf leuchten immer wieder mysteriöse Augen aus dem Wald, während wir den Schildern Richtung Georg-Jäger-Steig folgen. Auch am vermeintlichen Aussichtspunkt von der Gamsalmhütte kommen wir vorbei, mit Aussicht war aber noch nix. Um 6 Uhr sind wir dann endlich im Gamskar, treffen jedoch nur auf Schafe. Bis zur Stütze der Zugspitzbahn ist es von

independence

paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo²
EN B



dort nicht mehr weit und da treffen uns dann auch die ersten Sonnenstrahlen, die die Ammergau Alpen in ein wunderschönes rot-violett tauchen.

Bei der Wiener Neustädter Hütte angekommen, stehen einige Hüttenbesucher Zähne putzend vor der Tür, während wir uns eine geschmierte Brotzeit gönnen. Von der Hütte starten auch bereits einige Wanderer Richtung Berg und auch wir wollen nicht allzu sehr auskühlen, denn warm ist anders. Die Helme ziehen wir für den Steig vorsichtshalber an, denn wer weiß, was an Steinen von oben losgetreten werden könnte. Ansonsten ist der Stöpselzieher für geübte Bergsteiger unproblematisch und mit ausreichend Eisen versehen, um die scharfe Stelle zu entschärfen.

Um 8 Uhr treten wir dann aus dem Schatten der Zugspitze in die Sonne und passieren den Grenzübergang von AT nach D auf 2.800 m. Da wir noch immer planen, so früh wie möglich in die Luft zu starten, lassen wir den Gipfel der Zugspitze außer Acht und steigen den steilen Geröllhang aufs Zugspitzplatt runter. Vorbei am Sonnenkar folgt man dem breiten Schotterweg Richtung Gletscher. Hier ist keine Beschilderung z.B. zum Windloch mehr zu finden - vermutlich, um Touristen davon abzuhalten, mit Flipflops den Schneeferner zu queren.

Wir laufen auch mehr oder weniger querfeldein über die Gletscherreste, bis wir an der Bergstation des alten Lifts ankommen. Von dort folgen wir dem leichten Klettersteig, der luftig, aber dennoch frei gut gehbar ist. Manch einer behauptet ja, dass der Name der Zugspitze vom böartigen Zuggeist kommt, der in den vielen Höhlen und Löchern der Karsts haust und Unheil bringt. Durch das Windloch jedoch pfeift nur der Wind und wir folgen den steilen Stufen bis zum Plateau des Schneefernerkopfs, wo mit jedem Schritt die Aussicht auf das gesamte Platt und seine Lawinenzüge besser wird.

Das Plateau unterhalb des Schneefernerkopfs ist eine riesige Geröllhalde und fast wie erwartet haben wir Rückenwind. Super. Immerhin kommt der Wind nur böig und die Conclusio legt nahe, dass es sich hierbei nur um thermische Ablösun-

gen auf der Ostseite handelt. Also nichts mit in der Früh starten, sondern Abwarten ist die Devise. Alex legt sich zwischenzeitlich mal kurz hin, denn seine Höhenempfindlichkeit lässt ihn auf knapp 3.000 Meter mal wieder nicht in Ruhe.

Ab ca. 11 Uhr haben wir nicht mehr Böen nur aus Ost, sondern auch immer wieder mal aus Süden. Wir interpretieren dies als gutes Zeichen. Wir warten also bis die Ablösungen sich auf Süd stabilisieren und legen die Schirme beim Gipfelkreuz aus. Dort ist der Schotter sehr fein, während er weiter unten größerer Natur ist. An sich ist der Start beim Wind aus S/SW (vielleicht sogar W) oder auch Nullwind unproblematisch, jedoch muss man bei viel Wind aufpassen, dass man nicht nach hinten gezogen wird - da geht's dann nämlich gscheit runter.

In der Luft pfeifen uns noch mutige Kletterer hinterher und oberhalb des Kanonenrohrs zu den Wetterspitzen hin, geht es thermisch auch knackig zur Sache. Fliegerisch kann man mit 2.200 Meter Differenz alles machen, was das Herz begehrt oder einfach nur die phantastische Aussicht genießen.

Im Tal südwestlich von Ehrwald gibt es haufenweise Landeplätze, die hindernisfrei und bei der Höhe auch mit dem Fallschirm zu erreichen sind. Mit dem Höhenunterschied gelangt man auch problemlos zum offiziellen Landeplatz am Grubigstein. Als Gehfaule landen wir jedoch zwischen Wetterstein- und Sonnenhangbahn. Hier ist jedoch je nach Bayerischem Nordwind schon etwas mehr Lee zu erwarten als im Tal und leicht turbulente Luft lässt sich nicht vermeiden.

Fazit: eine wunderbare Bergtour zum höchsten Berg Deutschlands und ein ebenso leichter sowie herrlicher Abstieg per Gleitschirm. Da sich der Startplatz auf knapp 3.000 Metern befindet, muss man sich mit dem Wetter auseinandersetzen und auch die mögliche Wolkenbildung an thermischen Tagen beachten. Ansonsten ist in den thermisch aktiven Sommermonaten der starke Talwind bei der Landung nicht zu unterschätzen. ▽



GLEITSCHIRME



RETTUNGSSYSTEME



GURTZEUGE



ZUBEHÖR

Wüste trifft Meer

Flugferien im Osten Andalusiens

TEXT: MARTIN STEGMANN | FOTOS: MARTIN STEGMANN, GÜNTER KIPHARD

Startplatz El Campillo
Poniente mit typischen
Espartograssbüscheln

Andalusien als Winterfluggebiet steht im Ranking ganz oben. Kaum eine Flugschule, die nicht vertreten ist. Der Grund ist ein gutes Preis-Leistungsverhältnis, und vor allem - viel, viel Sonne. Und natürlich schöne Fluggebiete. Algodonales, von seinen Fans liebevoll Algo genannt, ist zum Inbegriff geworden. Algodonales hat sich längst als internationaler Hotspot etabliert und kann sich bald nicht mehr retten vor dem wachsenden Ansturm.

Dabei ist Andalusien fast durchweg mit Gebirgszügen durchzogen, bietet theoretisch eine Unmenge von Fluggebieten. Die Wichtigsten der bereits erschlossenen sind in der DHV-Geländedatenbank zu finden.

Nun habe ich den Vorzug, hier schon seit einem Vierteljahrhundert zu leben, darüber hinaus das Glück, seit 2005 Gleitschirmflieger zu sein. Entsprechend gut kenne ich alle erschlossenen Fluggebiete der Küstenprovinz Almeria. Gerne will ich Euch mit Insiderwissen dienen. Zunächst mit allgemeinen Tipps, um danach zwei bedeutende und nahe beieinanderliegende Fluggebiete, Sierra Alhamilla und Hucija, etwas genauer zu beschreiben.

Für viele Gastflieger sind die hiesigen Start- und Landeplätze der reinste Horror. Eine weiche Almwiese verzeiht viele Fehler, Fels und Geröll leider nicht! Wie schnell wird man ausgehebelt oder stolpert über ein Grasbüschel. Eine gewisse Trittsicherheit und Agilität sollte beim Piloten eine zwingende Voraussetzung sein.

Ganz wichtig: der Rückwärtsstart. Bei oftmals kleinräumigen Startplätzen, durchsetzt mit Sträuchern oder kantigem Gestein, ist dieser dringend zu empfehlen, um jeden Leinenverhänger auch sofort zu erkennen und entsprechend reagieren zu können. Wer den Rückwärtsstart noch nicht beherrscht, sollte hier die Möglichkeit nutzen, ihn im laminaren, kräftigen Seewind an geeigneten Küstenabschnitten zu üben.

An dieser Stelle ein Tipp zum Handling

bei Fels und Gestrüpp: Ist keine freie Fläche zum Auslegen vorhanden, dann den Schirm bevorzugt auf Gestrüpp, normalerweise harmloses Espartogras, ablegen, so dass die mittleren Eintrittsöffnungen oben liegen. Jetzt alles bedacht den Wind machen lassen, indem man vorsichtig die mittleren A-Leinen zupft und sich die ersten Zellen in der Mitte aufblähen. Schauen dass immer mehr Leinen auf Zug kommen. Dann mittels A-Leinen und Bremsen den ganzen Schirm kurz anlupfen und wieder ruhig ablegen. Dann wird gestartet – ebenso ruhig. Natürlich – wer sich auf Flugreisen einlässt, der will auch in erster Linie fliegen. Bei undurchsichtigen Wetterlagen werden oft verschiedene Fluggebiete abgeklappert, Hunderte von Kilometern gefahren, um am Ende einen ruppigen Flug zu machen, wo man sich ganz schnell wünscht, wieder am Boden zu sein. Ist es da nicht besser, sich von vornherein auf ein Alternativprogramm einzustellen? Andalusien hat da eine Fülle von Möglichkeiten.

Der Osten – vom Klima bevorzugt

Bezüglich einer hohen Flugausbeute ist die Küstenprovinz Almeria nicht zu übertreffen. Dies ist dem Umstand zu danken, dass es hier in der Wüste so gut wie nie regnet, dass das Seewindsystem in Verbindung mit dem Gebirgsmassiv der Siera Nevada sogar oft starke West- und Nordwindlagen ab-



↑ Startplätze Cuevas Poniente und El Campillo Levante

blockt, dass bei fehlender Thermik trotzdem das Soaren an der Küste möglich ist.

Beide obengenannten Fluggebiete ergänzen sich in erster Linie in dem Sinne, dass sie nur eine halbe Fahrstunde auseinanderliegen. Dabei wird Huecija (auch bekannt unter dem Namen Alicun oder La Ermita) mit seinen nach Nordosten ausgerichteten Bergflanken eher vormittags und bei Ostwindlagen befliegen. Und die nach Südwesten ausgerichtete Sierra Alhamilla eher nachmittags und bei Seewindsystem. So ist der Tag gut gefüllt. Beide Gebiete sind im nahen Hinterland von Almeria und nur etwa 20 km vom Meer entfernt und trotzdem von den oft starken Küstenwinden auf wundersame Weise abgeschottet.

Anhand eines gedachten, meteorologisch durchschnittlichen Tages im Januar

will ich exemplarisch einen möglichen Flugtag beschreiben.

Ihr beginnt den Tag frühzeitig. Von Almeria sind es 30 min zum Landeplatz im Flussbett direkt unterhalb von Bentarique. Macht euch mit dem Gelände vertraut und setzt eine Windfahne. Deutlicher Orientierungspunkt ist die Kirche, die man sich einprägen sollte, um nicht das Dorf zu verwechseln – was schon vorgekommen ist.

Noch ist alles windstill, die Sonne scheint und die Temperaturen liegen bei 15° C. Der Blick richtet sich hoch zum Startplatz und auf die sonnenbeschienenen Flanken der Sierra de Gador. Jetzt werden die meisten ungeduldig. Die Fahrt zur Ermita ist einfach, dauert knapp eine halbe Stunde. Die Aussicht vom Startplatz ist überwältigend. Als Ausflugsziel ist die Ermita mit Grill und Tischgruppen ausgestattet. Alles in allem sehr komfortabel mit großen Auslegungsflächen, die kürzlich sogar geteert wurden. Aber zum Starten nicht wirklich toll, es gibt öfter Slapstickeinlagen. Die von der Landesregierung gestiftete Startrampe ist ziemlich missraten, sollte nur von erfahrenen Rückwärtsstartern bei ordentlicher Anströmung benutzt werden.

Hier auf 1.100 m Höhe ist es deutlich kühler, aber die Sonne scheint kräftig. Sobald die ersten sanften Ablösungen kommen, starten die Genussflieger, die auch schon mit einem ausgedehnten Abgleiter glücklich sind. Für die, die mehr wollen, gilt: lieber noch ein bisschen warten. Man sollte schon sicher sein, dass man Startüberhöhung bekommt.

Ausgerüstet mit dieser, solltet ihr den spektakulären Überflug des Barranco del Infierno nach Nordwesten machen, zum dann weitaus größeren benachbarten Bergmassiv. Hier kann man sich oft stundenlang



↑ Groundhandling am Strand von Cabo de Gata und Soaring in El Toyo



← Der Indalo könnte durchaus auch Schutzpatron der Gleitschirmflieger sein. Er ist einer alten Höhlenzeichnung entnommen und dient als omnipresentes Logo für die Marke Almeria. Es gibt rund ein Dutzend erschlossene Fluggebiete in der Provinz. Soaren an der Küste und Thermikfliegen im Landesinnern. Das berühmt berüchtigte Plastikmeer von Almeria, die Wintergemüsekammer Europas, kann sehr abschreckend wirken, beschränkt sich aber weitgehend auf den südlich von Almeria gelegenen Küstenabschnitt. Der Rest der Provinz ist zum größten Teil unberührt, vielseitig und wunderschön.



↑ Startplatz La Ermita – es kann in beide Richtungen gestartet werden



↑ Landeplatz im Flussbett bei Bentarique

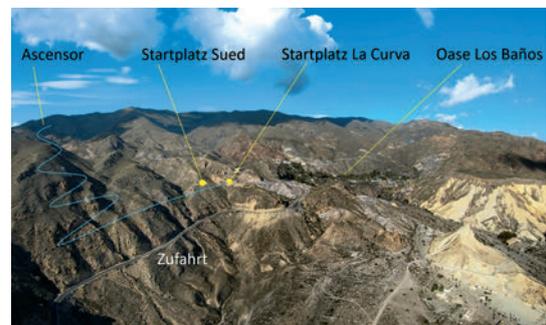
austoben. Auch Streckenflüge sind möglich. Gegen Mittag sind dann alle im Flussbett gelandet. Mit guter Laune aufgepumpt, fährt man direkt zum zweiten Fluggebiet. Aber erst mal geradlinig am Startplatz vorbei in das kurz darauf kommende Oasendorf Los Baños de Sierra Alhamilla. Ein Tapa-Aufenthalt auf einer Barterasse beseitigt den kleinen Hunger und nährt die Seele mit wundervollen Ausblicken auf die Bucht von Almeria und das Cabo de Gata. Ja – und gleich wird der Ausblick noch viel grandioser sein!

Inzwischen hat die Sonne den Zenit überschritten, es ist warm - knapp 20° C. Am Startplatz La Curva macht man sich mit den Verhältnissen vertraut. Man hat alles im Blick – Fluggebiet, Landeplatz und Verkehrswege. Auch die einzige Stromleitung

auf dem Talboden. Allerdings ähnlich suboptimal wie schon bei der Ermita ist die fehlende Startplatzneigung. Und damit ist die Gefahr des Aushebelns zu berücksichtigen. Der weniger geübte Starter sollte auf den nur fünf Minuten entfernten Alternativstartplatz, mit fast optimaler Neigung und Anströmung, ausweichen. Das Gleiche empfiehlt sich allen, die sich bei östlichen Winden den Hürdenlauf über die Leitplanke ersparen wollen.

Nach dem Start fliegt man sicherheitshalber nach Westen zum pyramidenförmigen Ascensor, dem Aufzug. Hier kommt man meist mühelos hoch zum nächsten Zwischengipfel bei 600 hm und damit eröffnen sich weitere Thermikquellen in einem riesigen Gebiet. Von überall gut sichtbar ist der neue, immens große Landeplatz beim Film-

↓ Fluggebiet Sierra Alhamilla



Fluggebiet Huecija | GS

SP La Ermita:	36.9547168	-2.6189390
LP Bentarique:	36.9830008	-2.6226330
Höhendifferenz: 800 m, Distanz 3 km		
Thermisch und bei Ostwindlage		
Eingeschränkte Außenlandungen wegen reichlich Orangenplantagen und Stromleitungen		

Fluggebiet Sierra Alhamilla | GS + HG

SP La Curva :	36.9576570	-2.4040437
LP Pueblo de Cine:	36.9474964	-2.4091291
Höhendifferenz: 200 m, Distanz 1,2 km		
Thermisch (auch Leethermik) und bei Westwindlage		
Viele Möglichkeiten zu Außenlandungen		
Beste Verkehrsanbindung		

dorf, Überbleibsel der Kinofilmproduktion Exodus. Nach stundenlangen Flügen landen die letzten oft erst kurz vor Sonnenuntergang.

Unser fiktiver Flugtag ist damit zu Ende. Und wir könnten resümieren : Der Besuch in der Provinz Almeria hat sich gelohnt. Es fliegt sich herrlich. Hier trifft sich Wüste und Meer. Die Gegend ist mit nichts in Europa vergleichbar. ▽



↑ Fürs Drachenfliegen gemacht: Am Monte Cucco lädt der gute Wind zum Soaren und Toplanden ein, die gute Thermik macht XC Flüge einfach.

Where hanggliders are *Kings and Queens*

Ist es ein Fakt, dass wir Stangenpiloten in der Masse der „knochenfreien“ manchmal unterzugehen drohen? Wird unser schöner Sport zu Grabe getragen? Eine Spurensuche in Italien

TEXT UND FOTOS: MAXIMILIAN SCHUBERT

„Jetzt mach dich auf den Weg Junge – Paolo und Georg warten nicht auf dich!“ auf Italienisch klingt dieser Satz so schön und Michele lässt das R in Ragazzo so sehr rollen, als würde ein alter Alfa Romeo durch die engen Gassen einer Italienische Kleinstadt rollen, es wird Zeit aufzubrechen....

Eigentlich ist es immer das Gleiche: Diese endlose, zum Himmel schreiende Hektik vor dem Urlaub, schnell noch die letzten

Kundenaufträge bearbeiten, der Bulli braucht eine Inspektion, der Abi Ball meines Sohnes – auch das noch. Zu guter Letzt darf ich auch noch privat umziehen. In einer Julinacht verlasse ich meine mit Umzugskisten verstopfte Wohnung, stolpere in den dunklen Container unseres Clubs, um meinen geliebten Guggenmos CUT beim Drachenmikado zwischen einem Dutzend anderen Gleitern rauszuziehen und mache

mich auf den Weg nach Süden. Das Reisen in einem 40 Jahre alten Bulli geht einher mit einer gewissen Behäbigkeit, ein schöner Gegensatz zu den hektischen Tagen zuvor. Wenn man mit 85 km/h unterwegs ist, in einer Kolonne mit unzähligen LKWs, ist schon der Weg das Ziel; und so sinniere ich mitten in der sternklaren Nacht: Quo vadis - Wohin gehst du - Drachenfliegen?

Der Frühjahrs- und auch Herbsturlaub ist bei mir häufig mit einer Fahrt nach Bassano verbunden, im Sommer jedoch umfahre ich Venezien mit voller Absicht, Wettersicherheit hat man jetzt in ganz Italien! Seit Jahren verbringe ich meine Urlaube in Bella Italia, in meinen Augen bietet kaum ein Land eine so schöne Mischung aus Kultur, Kulinarik und auch Fliegen. Das Ganze gepaart mit der offenen Art der Italiener, ihrer wunderschönen Sprache und das Dolce Vita machen Italien für mich einfach immer wieder unwiderstehlich.

Ausgangspunkt meiner Reise ist diesmal Umbrien und die Provinzhauptstadt Perugia. Jedes Jahr im Juli reisen Musiker und Fans aus der ganzen Welt in die auf einen

markanten Hügel gebaute Stadt auf das dortige Jazz Festival. Da ich weder Paolo Conte noch George Benson verpassen möchte, lasse ich Laveno am Lago Maggiore, geschoben von einem kräftigen Nordföhn, auf dem Weg nach Süden rechts liegen. In Perugia werde ich schon erwartet, (Gleitschirm)-Fliegerkollege Michele – ein lebenslustiger Italiener, hat für mich einen Stellplatz im Olivenhain von Antonio, eines weiteren Freundes, organisiert. Alles nur wenige Gehminuten vom Zentrum der Stadt entfernt.

Tagsüber ruft der Monte Cucco. 45 Autominuten im Nordosten von Perugia bei Sigillo gelegen, erhebt sich der Cucco fast baumlos in einer Linie von Nord nach Süd, an der es sich hervorragend soaren und topplanden lässt. In Sigillo beschleicht mich ein wenig das Gefühl aus einer Zeitmaschine gestiegen zu sein, Drachenfliegen ist hier überall präsent: Poster und Plakate in Bars, Cafés aber auch Banner auf den Straßen zeugen von unzähligen Wettbewerben, viele der Einheimischen sind aktive Piloten, es gibt eine Flugschule, ständig begegnen mir Autos mit Gleitern auf dem Dach, ich komme mir um 30 Jahre zurückversetzt vor. Wenn es einen Himmel für Drachenflieger gibt, sinniere ich, ein Kaltgetränk genießend, auf einer Hollywoodschaukel am Piazza dei Martiri: Hier ist man ganz nah dran.

Im Sommerhalbjahr garantiert der Cucco kräftigen Wind, Gleitschirme sieht man meist nur morgens und abends, wenn die Luft ruhiger wird. Für uns Drachenflieger ist Thermikanschluss immer da und Streckenflugmöglichkeiten sind unzählige. Mit dem Drachen an die Adriaküste fliegen? Am Cucco (k)ein Traum! Ich begnüge mich mit einem Flug im - wie hier häufig - strammen Südwest-Wind, der diesmal um die Mittagszeit plötzlich einschläft und sogar dreht. Kein Problem, der Landeplatz im Norden Sigillos ist groß genug, um zur Not auch einen Airbus landen zu können. In unmittelbarer Nähe des Landeplatzes liegt das Ostello del Volo und die Flugschule von Maurizio Tassinari, der hier noch die Fahne für das Drachenfliegen hoch hält. Mit Maurizio verbringe ich immer wieder viel Zeit am und um den Cucco. Er zeigt mir die fantastischen

Höhlen, die den Berg durchziehen und auch das ein oder andere hervorragende Restaurant. Auf dem Weg zum nächsten Jazzabend in Perugia passiere ich bei Sant'Edigio die Via del Deltaplano – wie schön!

Auch Tre Pizzi, noch mehr im Osten, ist ein Fluggebiet, das Drachenfliegerherzen höherschlagen lässt. Nur die Auffahrt auf den Berg stellt sich als materialmordend heraus, der letzte Teil der Piste ist von tiefen Schlaglöchern und Spurrinnen gezeichnet, besser man nutzt den Service des dortigen Clubs und lässt sich mit dem Club-Bus an den Start bringen. Wenn der Wind um Nordost bläst, kann man an der Hangkante mit Greifvögeln um die Wette heizen und zwischendurch topplanden. Der Landeplatz ist teilweise von Stromleitungen und leichten Zäunen umgeben und will vor dem Flug inspiziert werden.

Nach einer Woche Jazz und Cucco verlasse ich Perugia und meine Freunde schweren Herzens und fahre über Siena und Verona in Italiens Norden. Ziel ist der Lago de Iseo, dort habe ich mich mit Tullio Gervasoni und seiner bezaubernden Partnerin Corina verabredet. Tullio betreibt eine Flugschule am Iseosee, ist Tandem Pilot, Wills-Wing Händler und Kopf des Delta Club Sebino. Zwei Wochen ist er bei der Weltmeisterschaft mit hundert anderen Piloten um die Wette geflogen und scheint kein bisschen flugmüde zu sein. Bereitwillig zeigt er mir mit Corina seine Heimat und die wichtigsten Flugspots des Sees. Die beiden Hauptstartplätze am nördlichen Iseosee befinden sich oberhalb von Pisogne. Der Startplatz Grignaghe befindet sich oberhalb des gleichnamigen Dorfes direkt hinter dem Friedhof! Ich bin ein wenig verunsichert – ein Omen? Tullio erklärt mir: Friedhöfe werden in Italien immer mit Augenmerk auf gute Durchlüftung und trockenen Böden erstellt, also: beste Thermik! Und wirklich, direkt nach dem Start auf der langen Rampe trägt es überall hervorragend, selbst über dem See ist kaum Sinken und so gleite ich bis hinüber nach Lovere am Westufer, um schließlich am Landeplatz westlich von Pisogne einzulanden. Der Landeplatz wird wohl auch von ULs frequentiert und ist mit einem riesigen Windsack be-



↑ Zeitmaschine - Mit dem 40 Jahre alten Bulli durch kleine Gassen – in Italien werden die Straßen manchmal nach Drachenfliegern benannt.



↑ Landeplatz am Monte Cucco bei Sigillo: Groß genug für alles, was fliegt. Das Ostello del Volo liegt nur wenige Minuten zu Fuß entfernt.



Umbria Jazz – findet 10 Tage im Juli statt. Es gilt als eines der wichtigsten europäischen Jazz-Festivals.
www.umbriajazz.it



↑ Am Lago d'Iseo. Unten sieht man die Kunstinstallation von Christo. Oben am Berg herrscht Ruhe und Entspannung.

stückt, außerdem ist eine Landepiste abgesteckt, so komme ich mir fast vor wie ein Jetpilot.

Tullios Bruder, Massimo, betreibt in Sulzano, einem kleinen Ort am Ostufer des Iseosees, einen kleinen, perfekt gelegenen, Campingplatz, auf dem ich mich mehrere Tage einquartiere, um die Gegend rund um den See und auch die Monte Isola zu erkunden. Letztere wurde 2016 berühmt als Christo hier für 16 Tage seine Installation „The Floating Piers“ verwirklichte und schwimmende Stege zur Insel installierte.

An meinem letzten Abend am Lago de Iseo, auf der Terrasse eines wunderschönen Restaurants mit spektakulären Blick über den See, frage ich Tullio, wie es steht um das Drachenfliegen in Italien: Er ist hoffnungsvoll, hat 12 Anmeldungen für den nächsten Kurs, aber er betreibt eben auch nur eine von drei oder vier verbliebenen, reinen Drachenflugschulen in Italien. Drachenfliegen lernt sich nicht so schnell wie Gleitschirmfliegen, es verlangt nach viel größeren Opfern, nicht nur von den angehenden Piloten, auch von deren sozialer Umgebung. Der Weg zum Deltaplanisten ist in Italien genauso weit wie in Deutschland, darüber sind wir beide uns einig, aber auch, dass jeder Flug die ganzen Strapazen vergessen lässt, die blauen Flecken auf den Schultern vom Schleppen unserer Geräte und die Kosten für unsere Ausrüstung. Was die italienischen Kollegen darüber hinaus auszeichnet, ist außerdem ein unglaublicher Stolz auf unseren Sport – ja er verlangt uns

viel ab, aber wir nehmen die Strapazen jedes Mal bereitwillig in Kauf, denn das Gefühl des freien Fliegens unter unseren Gleitern ist einmalig! Einig sind wir uns auch, dass die Gruppe der Drachenflieger überall durch ein unsichtbares, starkes Band zusammengehalten wird, eine Erfahrung, die ich in Italien immer wieder mache.

So verlasse ich nach über einer Woche den Iseosee und besuche den winzigen Lago de Endine. Ich fahre über Bergamo weiter an den Lago Maggiore zum Delta Club Icaro 2000, unweit von Laveno. Der Club, in dem man Ex Weltmeister Manfred Ruhmer regelmäßig trifft, hat zwei Startplätze parat: Sasso del Ferro und Monte Nudo. Während der Naturstart des Nudo nur über einen Shuttle Bus zu erreichen ist, kommt man auf den Sasso del Ferro mit einer pittoresken Seilbahn. Die Gondeln, die aussehen, als hätte man alte Ölfässer an einer Schnur aufgezogen, befördern einen in gut 10 Minuten auf den Startberg. Dort angekommen, erwartet uns Drachenpiloten eine Rampe der besonderen Art: Kaum größer als eine Tischtennisplatte und ohne erkennbare Neigung ragt sie über die steile, bewaldete Kante. Wie startet man da? Einfach geradeaus loslaufen, null Anstellwinkel und sich nicht wundern, wenn nach dem letzten Schritt auf dem Tableau der Drachen kaum einen Meter durchsackt – Sachen gibt's. Das mulmige Gefühl beim ersten Start weicht schnell heller Begeisterung ob der spektakulären Aussicht – rechts raus geht's über den See, weit unter mir zieht die Fähre, die

Laveno mit Verbania am Westufer des Lago die Maggiore verbindet, weiße Linien durch das grün-blaue Wasser, Wasserskifahrer hinter Riva-Booten, am Ufer Autos, Motorräder und die Eisenbahn – was für eine Miniaturkulisse, ich bin begeistert. Die Landung am Club Icaro ist zeitweilig ein wenig tricky, es sind Stromleitungen zu beachten und aufgrund von mannigfaltigem Baumbewuchs und Bebauung kann es zu Turbulenzen kommen – Überfahrt im Endanflug hilft.

Mein Urlaub neigt sich dem Ende zu, drei Wochen sind viel zu schnell vergangen und ich steuere den Bulli gegen Norden. Auf dem Weg zum Gotthard mache ich noch einen Schlenker ins Maggia Tal, eigentlich nur, um noch ein Bad im gleichnamigen Fluss zu nehmen und entdecke mehrere Landwiesen, vielleicht ein Ziel für die nächste Fahrt?

Zurück in Deutschland, am nächsten Abend, gegen kurz vor acht: Ich trage mein Gurtzeug das Treppenhaus hoch, komme ins Stolpern, falle die Treppe hinauf und mache Lärm, die Tür der Nachbarin geht auf, unfreundliche Blicke: „die Kinder schlafen“...Ich überlege, ob ich ihr erzählen soll, dass da, wo ich gerade her komme, die Bambini noch nachts nach 10 Uhr auf der Piazza herumrennen und Fangen spielen. Nein sinnlos, denke ich mir, gehe in meine Wohnung, und wähle die Nummern meiner Fliegerkollegen: Wann gehen wir endlich wieder nach Italien zum Fliegen? ◀

Koordinaten

Monte Cucco

Startplatz SW 43° 21' 28" N, 12° 44' 57" E

Landeplatz Sigillo 43°20'43.0", N 12°43'31.1"E

Tre Pizzi

Startplatz N/NO: Monte Gemmo - Tre Pizzi 43° 13' 12" N, 12° 57' 18" E

Landeplatz: Esanatoglia 43° 14' 55" N, 12° 57' 53" E

Lago d'Iseo

Startplatz Passabocche WSW : 45°47'28.7"N 10°09'28.1"E

Startplatz Grignaghe WSW, W, NW: 45°48'02.9"N 10°07'52.0"E

Landeplatz Campo die Volo - Costa Volpino: 45°49'00.1"N 10°05'46.3"E

Laveno

Startplatz S/SO: Sasso del Ferro 45°54'40.0"N 8°38'17.8"E

Startplatz S/SO: Monte Nudo 45° 55' 19.9" N, 08° 40' 25" O

ICARO-Haupt-Landeplatz 45° 53' 50.2" N, 08° 38' 19" O

Allgemeine Infos:

Monte Cucco: Das engagierte und lustige Team der Flugschule um Maurizio Tassinari bietet Drachen- und Gleitschirmkurse, Paramoto Ausbildung, Tandemflüge (Drachen und Gleitschirm) sowie geführte Höhlenwanderungen in und durch den Monte Cucco.

www.umbriainvolo.it

Lago de Iseo: Vor dem Flug Tullio Gervasoni kontaktieren. Er betreibt die Drachenschule des Delta Club Sebino, auch bietet er Tandemflüge mit dem Drachen über den See an. Tullio und seine Partnerin Corina sind perfekte Ratgeber fürs Fliegen, Essen und Trinken, Unternehmungen aller Art und kennen die beste Eisdielen der Welt.

www.deltacubsebino.it

Parcheggio Gerolo ist ein gemütlicher Wohnmobilstellplatz in Sulzano, betrieben von Tullios Bruder Massimo. Hier kann man für € 20,- pro Nacht stehen, hat einen guten Service, inklusive Bergwasserquelle und läuft in wenigen Minuten in das Stadtzentrum von Sulzano am Ufer des Sees und am Anleger für die Fähre zur Monte Isola

www.gerolo.com

Laveno - Lago Maggiore: Der Club Icaro 2000 betreibt neben dem Landeplatz auch einen einfachen Campingplatz und eine Bar. Von hier wird auch der Shuttleservice auf den Monte Nudo (auch für Gleitschirmflieger) organisiert.

www.icaro2000.com/Club/Club.htm

ANZEIGE

CHECK-WINTERAKTION

ab SOFORT bis 29.02.2019

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



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

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

www.dhv.de

Investiere in deine Sicherheit!



WITEC GGS1

Das Gleitschirm-Gurt-Sicherheitssystem

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

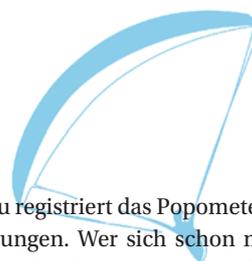
WIMMER TECHNIK



Der achte Sinn – effektives Fliegen mit dem Vario

Moderne Varios erschlagen einen bisweilen mit ihrem Funktionsumfang. Leider bringt einem keiner bei, was die wichtigsten Einstellungen sind und wie man im Flug den meisten Nutzen aus dem Gerät zieht. Dieser Artikel soll Einsteigern und auch alten Hasen dabei helfen.

TEXT UND FOTOS: STEFAN UNGEMACH



Weil der Mensch kein Vogel ist, fehlen ihm zum Fliegen wichtige Sinnesorgane. Luftdruck, Richtung und das Anliegen der Strömung an seinen Flügeln kann er nicht fühlen, auch wenn ihm andere Sinne (zum Beispiel die Vertikalbeschleunigung alias Popometer) das Gegenteil suggerieren. Deshalb benutzt er ein Vario – aber wie genau geht das am besten?

Betrachten wir einmal die vom Vario abgedeckten Hauptfächer

- Variofunktion (Steigen/Sinken)
- Gleitzahl
- Höhe
- Geschwindigkeit
- Windbestimmung

aus Pilotensicht. Was wird hier angezeigt/gemeldet, wie nutzt man diese Informationen im Flug, und wo liegt die Grenze zwischen essentiell und Gimmick? So ganz ohne etwas Flugtheorie und Rechnen geht das leider nicht, aber wem das zu viel ist, der kann auch schnell zum Merktzettel am Ende des Artikels blättern, sein Instrument einstellen und mit einer Handvoll Faustregeln im Kopf losfliegen.

Grundlagen

Ein modernes Vario hat Sensoren für Luftdruck (Höhe, Steigen), GPS (Geschwindigkeit, Position/Bewegungsrichtung, Absoluthöhe) sowie häufig ein Inertialsystem, bei dem Lage-, Magnetfeld- und Bewegungssensoren die Unterscheidung zwischen echtem Steigen und Bewegungen des Instruments unterm Schirm erleichtern. Weil sich die Luftdichte und –temperatur in der Höhe ändern, muss die Drucksonde driftkompensiert sein, was z.B. bei Smartphones nicht der Fall ist. Damit lässt sich die dritte Dimension recht gut vermes-

sen –im Gegensatz dazu registriert das Popometer nur irreführende Beschleunigungsänderungen. Wer sich schon mal in einem nach oben fahrenden Aufzug beim Abbremsen vorm Ziel angehoben gefühlt hat, obwohl man doch gerade langsamer steigt, kennt das.

Die gemessenen Werte werden auf drei Arten vermittelt:

- akustisch (das Steigen/Sinken wird direkt in Tonhöhe, Kadenz und ggf. Lautstärke abgebildet)
- analog (Variobalken, Kompassrosen)
- digital (Anzeigefelder, Widgets)

Aber nicht jede Information funktioniert für sich alleine genommen. Ein **Steigwert** wird direkt aus der Druckänderung abgeleitet. Die **Grundgeschwindigkeit** wird (über den GPS-Dopplereffekt) direkt vom GPS-Chip geliefert. Der **Kurs** erfordert bereits den Vergleich zweier 2D-Positionen über ausreichend große Zeitspanne, ist also weniger genau bzw. direkt. Die **Höhenmessung** basiert auf einer direkten Druckmessung und deren Umrechnung in ein Bezugssystem, weshalb der Bezug zwischen beidem vor dem Start hergestellt werden muss (Kalibrierung) – und eine **Windbestimmung** erfordert die laufende Berechnung von Geschwindigkeits- und Richtungsänderung während gleichmäßiger Flugfiguren (idealer Halb- oder ruhiger Vollkreis). Wegen der zunehmenden Komplexität nimmt die Zuverlässigkeit der Werte in dieser Reihenfolge ab.

Akustik

Der Akustik kommt beim Vario besondere Bedeutung zu. Weil dieser Kanal im Flug ziemlich frei ist, gelangt die Information über Steigen/Sinken direkt und verzögerungsfrei zum Piloten. Umso wichtiger ist es, ihn nicht mit unnötigen Geräuschen zuzumüllen (wie wir noch beim Thema Thermikschneffler sehen werden) und generell ein eingängiges, angenehmes Tonprofil zu nutzen. Die Einstellungs-

möglichkeiten gehen deshalb bis hin zu grafischen Tonkurveneditoren und einige Geräte schmeicheln sich dank ergonomischer Tricks wie Halb- und Doppeltöne besonders schnell ins Ohr.

Die gute Nachricht: Auch wenn ein Gerät mit einem schlechteren Lautsprecher oder ungewohnten Tonfolgen daherkommt, gewöhnt sich das Gehirn schnell daran. Jedenfalls beim ersten Mal, weshalb viele Piloten beim Gerätewechsel erst mal eine Weile mit den ungewohnten Tönen hadern. Ein Kaufkriterium sollte das freilich nicht sein, denn das Gehör lernt im Flug – weitaus schneller als im Wohnzimmer – auch wieder um.

Üblicherweise kann man Frequenzbereiche für Steig- und Sinktöne sowie Grenzen für deren Einsetzen einstellen. Als Ausgangsbasis bewährt haben sich ca. **700 Hz** für den Steigton, eine Steigerung desselben bis **2.200 Hz** sowie ein Sinkton von **500 Hz**.

Es ist übrigens sinnvoll, sich von Anfang an mit leiseren Tönen anzufreunden. Keine Sorge: Das Gehirn bekommt auch diese mit, aber sie lenken weniger ab als laute und werden ohnehin weitgehend unbewusst verarbeitet.

Steigen

Den Hammerbart bemerkt man auch ohne Instrument. Beim Einstieg in den Bart, dem Zentrieren und der Entscheidung über Verweilen oder Weiterflug leistet ein Vario aber gute Dienste und zwar lange vor dem Erreichen theoretischer Gefilde wie Sollfahrt oder Thermikanalyse. Die erste Frage lautet daher: Wann drehe ich ein, wenn sich das Vario meldet? Dazu müssen wir kurz über den Suchkreis nachdenken:

Ein Schirm hat etwa 9-10 m projizierte Spannweite. Ein typischer Suchkreis hat etwa 5 Schirmbreiten (= 45-50 m) Durchmesser. Mit $U = 2 \cdot \pi \cdot r = \pi \cdot D$ sind das 140-160 m Umfang. Bei einem Trimm von 30 km/h (= 9,6 m/s) auf der Kreisbahn benötigt der Pilot für einen

Vollkreis 14-17 s und länger bei niedrigerer Geschwindigkeit. Wenn also die **Integrationszeit** des Varios auf **15-20 Sekunden** eingestellt ist, entspricht das dem gemittelten Steigen über einen vollen Kreis, und **genau das ist auch ein sinnvoller Wert**.

Eine ähnliche Berechnung liegt auch der sogenannten „4/90-Regel“ von Kelly Farina („Mastering Paragliding“) zugrunde, die besagt, dass man zum Durchfliegen jedes Kreisviertels 4 Sekunden benötigen soll. Auch hierbei kommt man auf 16 Sekunden für einen Vollkreis, doch bildet diese goldene Regel auch noch das unterschiedlich enge Drehen in den Kreisvierteln mit und gegen den Wind ab.

Der komplette Weg an einem Suchkreis vorbei dauert im Trimm rund 5 Sekunden – wenigstens diese Zeit sollte man sich bei beginnendem Piepsen auch bis zum Eindrehen lassen. Die Richtung gibt die Thermik vor, denn auf ihrer Seite wird der Schirm angehoben und allerlei moderne Schirme ziehen quasi von alleine hinein. Auf direktem Weg in die Thermik nimmt hingegen nur das Steigen zu, ohne dass man eine seitliche Kraft spürt – dafür nickt der Schirm etwas nach hinten und wird langsamer. Der Unterschied ist leicht ohne Instrument erkennbar.

Hat man länger als 5 Sekunden ein Steigen auf dem Display, so schadet Eindrehen in keinem der beiden Fälle; man bleibt ja im guten Bereich. Das einzige Problem ist evtl. der Wind, gegen den beim Kreisen vorzuhalten und der in die Überlegung einzubeziehen ist: Mit mehr Gegenwind muss man etwas länger geradeaus fliegen, damit man im ersten Kreis nicht gleich wieder leeseitig rausschießt. Dafür verkürzt sich diese Wartezeit bei kleinräumiger Blubberthermik.

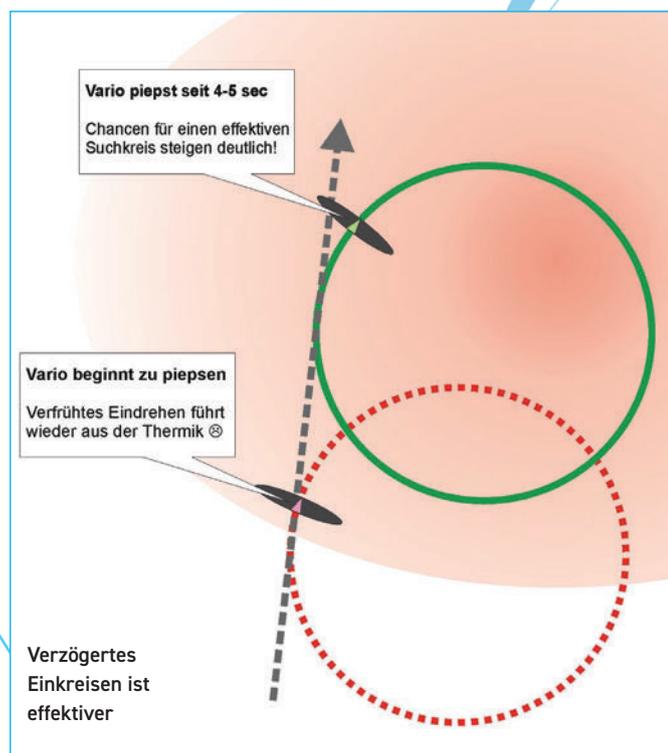
Einmal eingekreist (nicht vorher) helfen allerlei Thermikassistenten beim Zentrieren. Wie diese im Detail funktionieren – und weshalb ihr Nutzen kritisch zu sehen ist – steht im Artikel „Voll zentriert“ der Ausgabe 219.

Im Flachland oder auch beim reinen Genussflug dreht man Thermiken bis zum Ende aus. Auf Strecke lohnt sich das irgendwann nicht mehr – immerhin fliegt man beim Kreisen 50 % der Zeit in die falsche Richtung. Einfacher als die Sollfahrt-Theorie ist hier folgende Faustregel: Wenn das integrierte Steigen über 3 Vollkreise niedriger als das beim Thermikeinstieg ist, bringt Weiterfliegen mehr (sofern man nicht gerade auf jeden Meter angewiesen ist).

Sinken

Negative Steigwerte bedeuten nicht gleich absinkende Luftmassen. Das Eigensinken eines Gleitschirms liegt bei ca. 1,1 m/s, Sinkwerte oberhalb davon zeigen darum bereits steigende Luft an. Einkreisen soll man da noch nicht, aber aufpassen – daran erinnern viele Hersteller mit einem sogenannten **Thermikschnüffler** oder NTS (Near Thermal Sound) für den Bereich von **0 m/s bis 1 m/s**. Aber was bringt der anhaltende Hinweis auf demnächst womöglich bessere Luft wirklich?

Beim Soaren stört das NTS-Brummen sowieso. Und wenn man im normalen Geradeausflug ins Sinken gerät, hält man Kurs, denn irgendwo muss die absinkende Luft ja wieder nach oben. Zurückfliegen wäre sowieso die schlechteste Wahl, denn dann fliegt man gleich doppelt durch erwiesenermaßen schlechte Luft. Da man in dieser Lage aber ohnehin sorgfältig auf Steigen (und Gleitzahl) achtet, ist der erlösende NTS auch hier ziemlich überflüssig, bei einigen



Geräten wie z.B. Flymaster sogar recht nervig, aber zum Glück auch immer abschaltbar.

Irgendwann sinkt die Luftmasse zu sehr, um auch nur einen Moment länger darin zu verweilen. Dann heißt es Gas geben, auch wenn das Sinken dadurch vorübergehend weiter zunimmt – aber wir kommen so besser weg, als wenn wir versuchen, das Absaufen durch Bremseinsatz hinauszuzögern. Erst recht bei Gegenwind, der uns ja noch länger in der Sinkzone festhält.

Indikatoren für den Beschleunigereinsatz sind das integrierte Sinken und der **Sinkton**. Wenn man dessen Schwelle auf ca. **2 m/s bis -2,5 m/s** einstellt, kann man bei seinem Ertönen beherzt Gas geben. Bei Liegegurten ist eine etwas niedrigere Warnschwelle sinnvoll, denn wegen ihres grundsätzlich höheren Anstellwinkels liegt bereits ihr bestes Gleiten in einem Bereich mit etwas Beschleunigereinsatz.

Fliegt man mit Gas dem Sinken davon, geht der Blick wieder zum **integrierten Steigen**. Erst wenn sich das wieder oberhalb von ca. **-1,6 m/s** einpendelt, geht der Fuß deutlich zurück – davor bringt angespanntes Nachjustieren nur wenig.

Bei Gegenwind gilt all dies früher: Wenn z.B. die **Geschwindigkeit über Grund** 10 km/h niedriger als in ruhiger Luft ist, macht der Gasfuß schon bei -1,5 m/s Sinn.

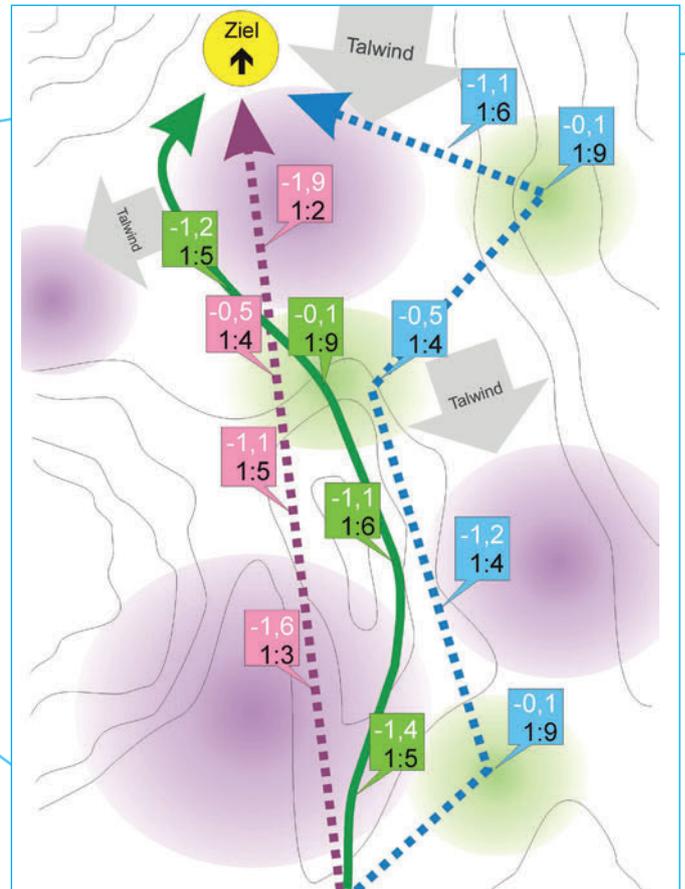
Unterhalb vom Vollgas hängt die Beschleunigerdosierung und auch die Kurswahl beim Vorwärtsflug von der **Gleitzahl** ab. Da wir jedoch unter Windeinfluss zu bodengebundenen Zielen hin fliegen, bezeichnen wir damit unterwegs nicht aerodynamisch korrekt das Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand (L/D, „lift to drag“), sondern das von Sinkrate zu Grundgeschwindigkeit. Auf manchen Instrumenten wird dieses auch als G/R (glide ratio) oder etwas irreführend als „current L/D“ bezeichnet. Die Berechnung der Gleitzahl aus zwei Standardanzeigen ist aber im Flug unhandlich und bei keiner anderen Kennzahl täuscht die Eigenwahrnehmung so sehr.

$$\text{Gleitzahl} = \frac{\text{Groundspeed km/h}}{3,6 \times \text{Sinkrate m/s}}$$

(Beispiel: Eigensinken von 1,1 m/s bei einem Trimm von 37 km/h ohne Wind ergibt eine GZ von 9,34)

Eine **laufende Gleitzahlanzeige** ergibt also Sinn, sofern sie vernünftig gemittelt ist. Üblicherweise wird hierfür die für das integrierte Steigen eingestellte Zeitspanne von 15-20 s herangezogen und auch der Groundspeed entsprechend gemittelt, doch das ist nicht perfekt: Da die Verschiebung entlang einer Polare schneller als das Durchfliegen eines Thermikkreises erfolgt, wäre eine kürzere Spanne, so in etwa die Hälfte, besser. Einige Hersteller berücksichtigen das und erlauben in Einzelfällen sogar entsprechende Einstellungen.

Da die Gleitzahl die Effizienz des Fliegens anzeigt, kann man sie zum Lernen nutzen. Sie zeigt nämlich direkt an, wie verlustbehaftet man mit Bremsen und Beschleuniger arbeitet. Ruckartiges Treten und Auslassen des Beschleunigers führt zu Nickmomenten, deren Wirkung in der gemittelten Gleitzahl ablesbar sind. Dasselbe gilt für anhaltendes, oft unbewusstes Hängen auf den Bremsen – gerade noch an eine ältere Gerätegeneration gewöhnte Piloten können das



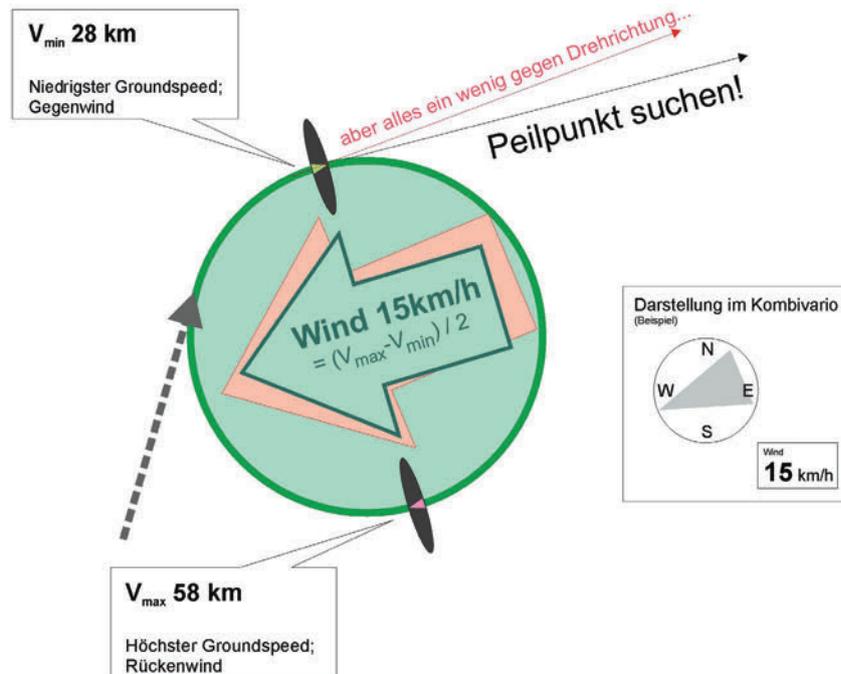
↑ Vergleich: auf Zeit, Flugdauer und Effizienz optimierte Flugwege

effizientere Laufen moderner Schirme ohne Bremseinsatz direkt ablesen.

Interessanter ist die Flugwegoptimierung. Dazu braucht man freilich zunächst ein Ziel - wer um den Hausberg kurvt, muss seine Gleitwege nicht optimieren. Fliegt der Pilot nun ungefähr auf dieses zu, behält er neben begünstigenden Faktoren (Geländeform und Wind) auch die GZ/T im Auge und versucht, sie bei kleinen Kurswechseln möglichst hoch zu halten und den besten Weg zu ertasten:

Im abgebildeten Beispiel wurde abends bei stark nachlassender Thermik ein Landeplatz (Hopfgarten) gegen den Talwind angefliegen. (Wettkampf-)Pilot 1 (magenta) fliegt auf Zeit, direkt aufs Ziel zu und vorrangig mit dem Beschleuniger. (Genuss-)Pilot 2 (blau) visiert konsequent jedes zu erwartende Reststeigen an und nimmt lange Strecken gegen den Talwind in Kauf. Beide achten auf das integrierte Sinken, welches sie möglichst gering zu halten versuchen (obere Zahlen).

Pilot 3 (grün) hingegen fliegt mit bestem Gleiten (also ohne Bremse), richtet sich nach der Gleitzahl (untere Zahlen) und sucht den Kompromiss zwischen deren Erhalt und erforderlicher Kurskorrektur. Bei der og. Versuchsanordnung war er zwar weder der Schnellste noch am längsten in der Luft - hat aber als einziger das Ziel erreicht.



↑ Windbestimmung im Vollkreis

Nützlich ist beim Anfliegen eines Wegpunktes auch die zusätzliche Anzeige der **dafür** benötigten Gleitzahl. Ist sie niedriger als die aktuelle - Endanflugrechner (Competino, DigiFly) stellen das Verhältnis dazu in einer Art Fadenkreuz -, hat man eine gute Chance, auch anzukommen, sofern der Weg hindernisfrei ist.

Die Schirmleistung lässt sich nicht direkt aus der Gleitzahl über Grund ablesen, da diese nur bei völlig ruhiger Luft ohne Thermik- oder Windeinfluss mit der L/D übereinstimmen würde - nicht mal ein Airspeed-Sensor ändert daran etwas, weil er die vertikale Bewegung der Luftmasse nicht kennt. Gleitzahlangaben aus Prospekten stammen daher immer aus dem Windkanal oder der Konstruktionssimulation.

Da sich die Bedeutung der Gleitzahl im Flug langsam durchsetzt, wird neuerdings auch eine (optionale) akustische Abbildung der Gleitzahl diskutiert. Das ist aber schwierig, denn es hängt stark von der Situation ab, ob man so eine Art Gleitzahlsummen gerade gebrauchen kann - und vor allem, wo man dessen Neutralpunkt definiert, bzw. wie weit von ihm weg man noch etwas zu hören bekommen möchte. Weil das aber praktisch nicht ohne manuellen Eingriff zu steuern ist, wird die Idee - wie die halbautomatischen FAI-Assistenten - wohl wieder sterben.

Wind-Geschwindigkeit

Es gibt viele Gründe, Windrichtung und -geschwindigkeit zu kennen:

- Landungsplanung
- Zentrierversatz
- Talquerungen
- Vermeidung von Lee- und Talwindfallen

Über die Grundgeschwindigkeit fällt die Windbestimmung leicht. Mit Rückenwind erreicht diese ihr Maximum; in Gegenrichtung ist sie am geringsten. Völlig unabhängig vom Trimm kann man so Windrichtung und -geschwindigkeit bestimmen, indem man einen Vollkreis fliegt. Beim Erreichen der niedrigsten Geschwindigkeit merkt man sich dabei gleich noch einen Peilpunkt am Horizont: Von hier weht der Wind. Die halbe Differenz zwischen dem höchsten und dem geringsten Wert ist die Windgeschwindigkeit. Instrumente mit Windanzeige machen auch nichts anderes, mitteln aber über mehrere Kreise und bereiten das Ergebnis grafisch auf. Die Kombination eines am Kurs ausgerichteten Windpfeil- oder Windsacksymbols mit beigestellter Zahl für die Geschwindigkeit hat sich dabei als am intuitivsten erwiesen.

Wegen der Tastrate und der eigenen Ablenkung liegt die tatsächliche Windrichtung etwas gegen die Drehrichtung zurück. Die Grafik zeigt auch diesen Unterschied; der Wind entspricht eher dem roten Pfeil.

Die Bestimmung des Windes muss häufig wiederholt werden, weil er von Wetter, Relief, Nähe zu Thermiken, Talwindssystemen und der Grundhöhe (Windgradient) abhängt. **Wenn länger nicht gekreist wurde, ist auch einer Instrumentenanzeige allen Herstellerversprechen zum Trotz nicht mehr zu trauen!**

Höhen

Die **relative** Höhe zu Lufträumen und Gelände hat rechtliche/technische Bedeutung; die **absolute** Höhe begrenzt irgendwann die körperliche Leistungsfähigkeit. Eine barometrische Höhenmessung ist daher unverzichtbar. Sie muss allerdings vor jedem Start auf eine von 5 Weisen kalibriert werden:

- bekannte Startplatzhöhe direkt eingeben (genau und immer möglich, setzt aber Ortskenntnis voraus)
- automatisch anhand Ortsbestimmung gegen eine Grundhöhendaten kalibrieren (Genauigkeit hängt von den Höhendaten – meist mit ca. 15 m Fehlertoleranz in einem

90 m-Raster – und Geländeform – problematisch in/nahe steilem Gelände – ab)

- automatisch anhand Ortsbestimmung eine Startplatzdatenbank auf dem Gerät abfragen (zuverlässig – wenn die Datenqualität stimmt, was man selber nachpflegen kann)
- das QNH für die Startplatzgegend per App oder Flugplatzanfrage ermitteln und eingeben (sehr zuverlässig, aber umständlich)
- eine hinreichend gute 3D-GPS-Messung des Kombivarios direkt nutzen (bequem und geländeformunabhängig, aber mit hohen GPS-Messfehlern behaftet)

Die meisten Varios erlauben die Einstellung eines festen Höhenalarms. Das kann man nutzen, um gesundheitlich relevante Erinnerungen zu erhalten. Praxisnäher ist aber die Einstellung auf die durch die allgemeine Luftraumstruktur der bevorzugten Gegend definierte Maximalhöhe, weil man die beim Kurbeln gerne mal vergisst (wer ein Gerät mit Luftraumwarnungen und aktuellen -daten hat, braucht das nicht). Die Beschäftigung mit Lufträumen ersetzt das zwar nicht, weil CTR, RMZ etc. munter dazwischen auftreten – aber diese Grundgrenzen sollte man auf jeden Fall kennen! →

Luftraumstruktur der wichtigsten Nachbarländer			
Deutschland	Österreich	Frankreich	Italien
C	C FL195	C FL195	C FL195
FL130	D FL125	D FL115	
FL100 E Alpen	E unterh.CTA	G	G
G 2.500ft			

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



www.dhw.de



WELCOME TO THE WORLD OF U-TURN



WIR HABEN DIR DIE AUSWAHL LEICHT GEMACHT

Mit der umfangreichen Produktpalette bietet U-Turn ein Fullservice-Angebot für alle Bereiche des Gleitschirmfliegens. Insbesondere in der relevanten Einsteiger- und Aufsteigerklasse LTF A und B sorgt U-Turn, durch den unerschöpflichen Erfahrungsfundus aus dem Extrembereich, immer wieder für spektakuläre Produkt-Innovationen zur Sicherheits-Maximierung.

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de



Allerdings liegen die strukturellen Luftraumgrenzen samt und anders im oberen System, werden also druckabhängig in Flugflächen angegeben, während die Höhenalarme eine Meterangabe erwarten. Eine gute Näherung ist die Multiplikation der Flugfläche mit 30 abzüglich 100 m als Warnabstand und Wittertoleranz: Aus FL100 (deutsches Flachland) werden so 2.900 MSL.

Dünne Höhenluft kann auch körperliche Probleme verursachen:

- Abnehmende Reaktionsfähigkeit
- Kopfschmerzen
- Konzentrationsstörungen
- Höhenrausch (besonders tückisch: man fühlt sich gelassener, konzentrierter und stärker, obwohl gerade die Leistungsfähigkeit abnimmt)

Es ist daher – besonders wenn man sich in ungewohnter Urlaubshöhe befindet und/oder sowieso ein funktionierendes Luftraumwarnsystem auf seinem Gerät hat – durchaus eine Überlegung wert, eine grobe Grenze gegenüber der akklimatisierten Höhe (z.B. 2.000 m über dem Ferienort) einzugeben.

Anzeigefelder

Weil das Pilotenauge in Sachen Akkommodation stark gefordert ist und gerade der Nahbereich hierbei den angestregten Zustand darstellt (vgl. Artikel „App auf Strecke“), ist die prominente Darstellung dieser 5 Grundgrößen äußerst wichtig. Darüber hinaus sind über die Jahre Erkenntnisse aus Medizin und Psychologie in die Ergonomie von Instrumenten und Software eingeflossen, die schon an anderer Stelle ausführlich beschrieben worden sind und deshalb hier nur stichpunktartig aufgelistet werden. Wenn das eigene Vario oder eine App entsprechend eingerichtet werden kann, gelten daher ei-

nige Grundregeln (falls nicht, gehört deren Einhaltung durch den Hersteller zu den wichtigeren Kaufkriterien):

- diese Felder möglichst groß (ca. ¼ der Bildschirmhöhe hoch) und oben platzieren
- optische Anker setzen
 - auf mehreren Bildschirmseiten wenigstens Höhe, integriertes Vario und Geschwindigkeit an die jeweils gleiche Stelle setzen
 - Sekundärinformationen bei Bedarf an die Anker hängen (beispielsweise AGL, Flugfläche, GPS- oder Maximalhöhe als deutlich kleinere Felder direkt unter die Höhenanzeige platzieren)
- Windanzeiger in die Nähe der Geschwindigkeit legen
- Bildschirmseiten nicht überladen – auch wenn das neue Spielzeug genau dazu verleitet
- die unwichtigsten Informationen auf einem gedachten Ziffernblatt in der Gegend von 8 Uhr, die wichtigsten zwischen 11 und 1 Uhr anordnen
- Karteninformationen deutlich von Zahlenwerten abtrennen – idealerweise auf einem 2. Bildschirm (wie beim neuen Flymaster 2D) oder Gerät

Zusammenfassung

Schon für die 5 Grundgrößen der motorlosen Fliegerei sind deren Verständnis und das zielführende Konfigurieren des Instruments entscheidend, was das Hauptthema dieses Artikels ist. Auch zur effektiven Verwendung von Navigation, Karten, Assistenten, Kollisionsvermeidung und Benachrichtigungen gibt es vieles, das speziell im Flug von Bedeutung ist und daher in einem anderen Artikel besprochen wird. ◀

Merktzettel

Einstellungsempfehlungen:

Steigton:	Einsatz ab 0,1 m/s - 0,3 m/s, von 700 Hz ansteigend bis ca. 2.200 Hz
Sinkalarm:	ab -2,0 m/s (Liegegurt) bis 2,2 m/s (Sitzgurt), ab ca. 500 Hz
Vario-Integrationszeit:	15-20 s
Variosensibilität:	im oberen Drittel
Thermiksnüffler:	aus
Retteralarm:	aus
Höhenalarm:	landesspezifisch, in D z.B. Obergrenze Luftraum E (siehe Grafik)
G-Alarm:	nur bei echtem (gesundheitlichem!) Bedarf
wichtigste Anzeigen:	Höhe, Grundgeschwindigkeit, integriertes Steigen und Gleitzahl
Starthöhe:	immer vor dem Start kalibrieren!

Flugtipps, aufs Instrument bezogen:

- vom Steigtonbeginn bis Eindrehen erst 4-5 s verstreichen lassen
- sonst ist man meistens gleich wieder aus dem Aufwindbereich raus
- bei Sinkalarm Vollgas
- nicht unnötig im Abwind bleiben
bei starkem Gegenwind vom Steigtonbeginn an länger geradeaus fliegen
- generell bei Wind unsymmetrisch drehen (4/90-Regel)
- Windrichtung und -geschwindigkeit nicht glauben
- Momentaufnahmen, gültig nur nach ruhigem Kreisen und für eine bestimmte Höhe
- im Vorflug Gleitzahl beobachten
- trainiert/verbessert Effizienz

HELIOS RS

... THE SPIRIT OF CROSS COUNTRY



Der gestreckte XC- Allrounder in Leichtbauweise lädt durch sein geringes Gewicht und Packmaß zum Experimentieren mit alternativen Startplätzen und neuen Stecken abseits der ausgetretenen Pfade ein. Und sollten die Bedingungen mal anspruchsvoller werden, ist der HELIOS RS dank RAST für die C-Klasse sehr einfach zu kontrollieren.

JETZT TESTEN!

ROCK SOLID FLIGHT MIT **RAST**

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



Willst du mehr über den HELIOS RS wissen? Scanne den QR-Code oder frage deinen Händler.

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

SWING

Der richtige Gewichtsbereich

Die Grenzen der Gewichtsbereiche von Gleitschirmen sind vom Hersteller frei wählbar und an keine Definition gebunden. Aber was ist für mich das perfekte Startgewicht? Oberes Drittel bis ganz oben?

TEXT UND GRAFIKEN: FERDINAND VOGEL

Wer bestimmt den Gewichtsbereich?

Es ist nicht die Zulassungsstelle. Der Hersteller reicht in der Praxis ein Muster bei der Zulassungsstelle mit gewünschter Zulassungseinstufung und der Unter- und Obergrenze ein.

Definition Flächenbelastung

Diese Größe drückt aus, wie viel Kilogramm pro einem Quadratmeter projizierter Fläche (Fläche im Flug von oben betrachtet) an unserem Schirm hängt.

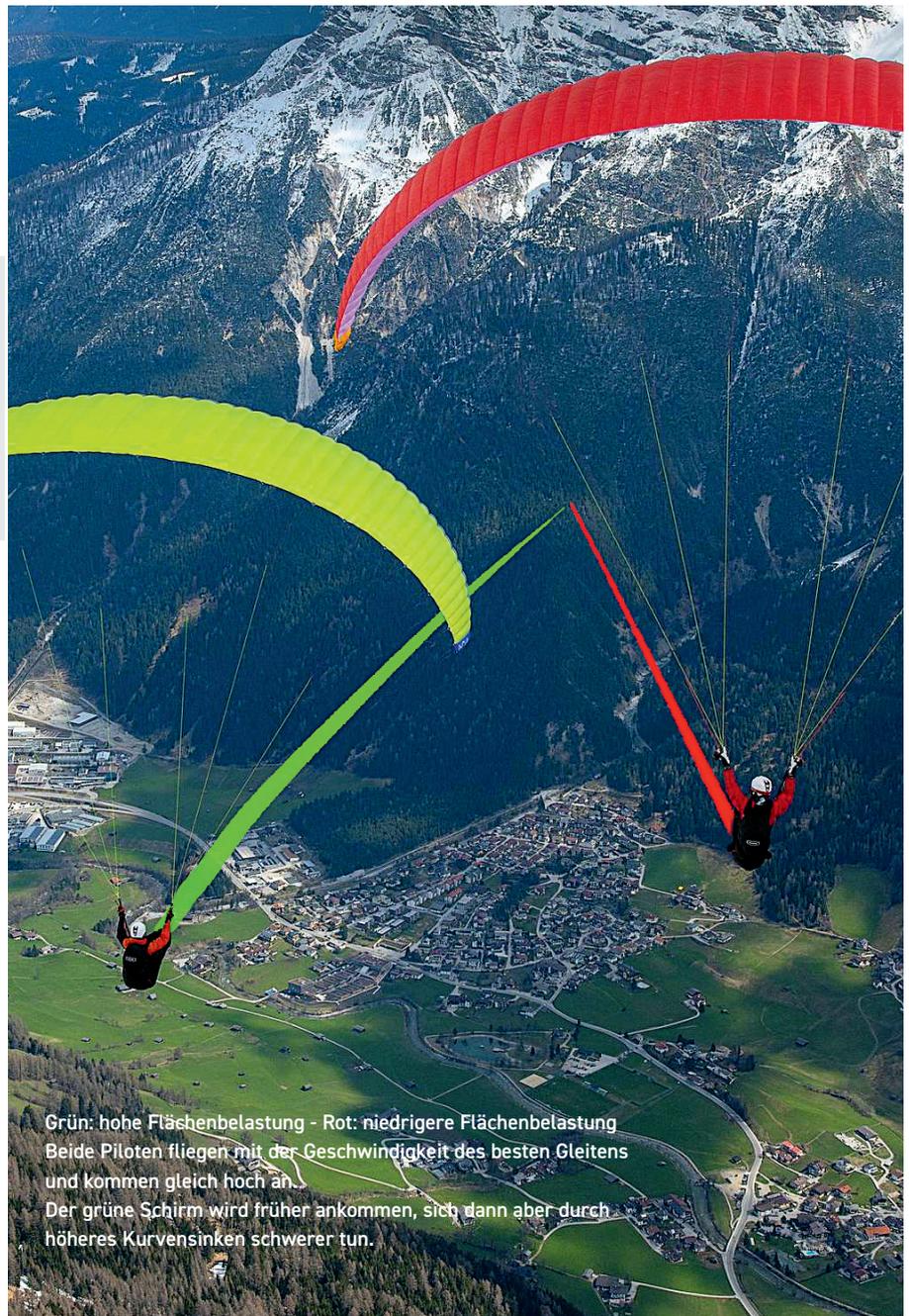
$$\text{Flächenbelastung} = \frac{\text{Startgewicht}}{\text{projizierte Fläche}}$$

Erfahrungswerte der Vorgängermodelle helfen den Konstrukteuren und Testpiloten, die Gewichtsbereiche zu definieren. Bei einem Gleitschirm für Streckenflüge wird bewusst eine hohe Flächenbelastung (kg/m^2) gewählt. Dies hilft schneller und damit effektiver unterwegs zu sein. Einsteigerschirme hingegen sollen brav reagieren und sehr gut steigen. Hier ist eine möglichst niedrige Flächenbelastung von Vorteil.

Sind die Zulassungsmanöver kein Problem (meistens beschleunigter Seitenklapper), so nimmt der Testpilot immer mehr Gewicht mit, bis das Kurvensinken bei vergleichbaren Gleitschirmen im Direktvergleich gerade noch ähnlich ist. Die Obergrenze ist damit definiert. Die Untergrenze wird entsprechend der Anzahl an Größen, die dieses Modell bekommen soll, definiert.

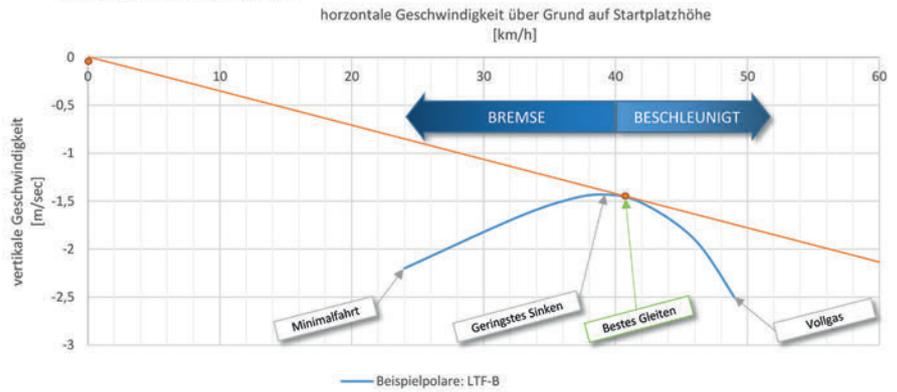
Die Polare verstehen und was ein höheres Startgewicht tatsächlich bewirkt.

Leider haben höher beladene Gleitschirme in der Theorie nicht mehr Leistung! Dies ist



Grün: hohe Flächenbelastung - Rot: niedrigere Flächenbelastung
Beide Piloten fliegen mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens und kommen gleich hoch an.
Der grüne Schirm wird früher ankommen, sich dann aber durch höheres Kurvensinken schwerer tun.

Polare eines Gleitschirmes



ein Trugschluss, der gerne in der Szene verbreitet wird.

Um zu verstehen, was mehr Flächenbelastung bewirkt, muss man sich die Polare eines Gleitschirmes genauer ansehen.

Bei Gegenwind verschiebt sich die gesamte Polare nach links und bei Rückenwind nach rechts. Fliegt man durch steigende Luftmassen nach oben und durch sinkende nach unten. Die jeweils beste Gleitzahl lässt sich leicht ablesen. Dazu fixiert man eine Linie im Ursprung und lässt das andere Ende von oben runter fallen. Nun liegt die Gerade auf unserer Polaren. Der Berührungspunkt ist die Geschwindigkeit des besten Gleitens. Mit dieser Geschwindigkeit kommen wir am weitesten. Der Gleitwinkel ist der Winkel dieser Tangente (von oben aufliegende Ursprungsgerade). Soweit die Theorie aus der A-Schein Schulung.

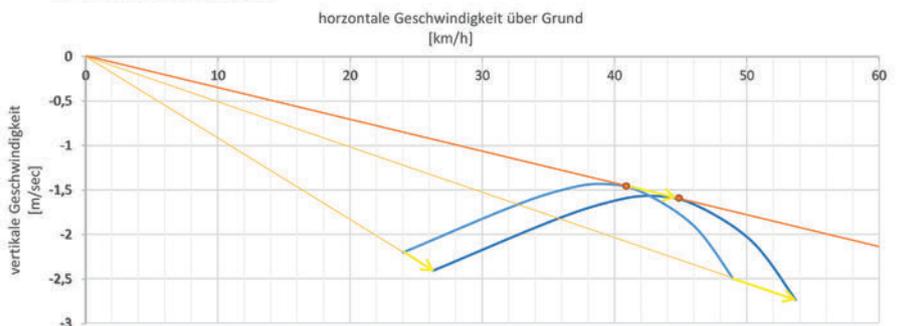
Wird nur die Flächenbelastung verändert, muss die Polare wie folgt verändert werden:

Jeder Messpunkt wird entlang seiner Ursprungsgeraden anteilig verschoben. Mehr Startgewicht verschiebt die Polare also nach unten rechts und die ursprüngliche Polare wird leicht verformt. Dadurch bleibt die beste zu erfliegende Gleitzahl gleich. Nur die Geschwindigkeit ist eine höhere.

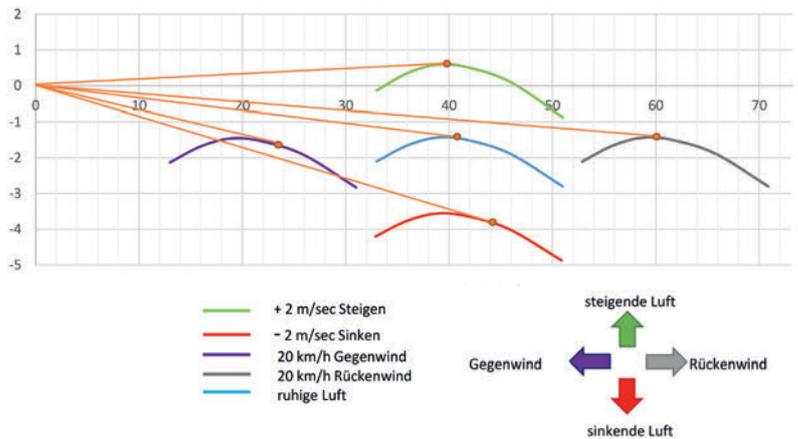
Dies bedeutet, man kommt genau gleich weit als mit weniger Startgewicht. Allerdings fliegt man schneller und landet im Zweifel früher (hat weniger Zeit, die nächste Thermik zu finden). Auch die Geschwindigkeit der Minimalfahrt nimmt zu und führt früher zum Strömungsabriss (Unfallursache Nr. 1).

Am entscheidendsten für jeden Gelegenheitspiloten ist das Kurvensinken. Leider verschiebt es den Punkt des geringsten Sin-

20 % mehr Startgewicht



Äußere Einflüsse



kens ebenfalls nach unten rechts. Man sinkt also mehr und ist schneller unterwegs. Dadurch wird noch mehr Schräglage für denselben Kurvenradius benötigt. Jeder Suchkreis kostet entsprechend deutlich mehr Höhe als mit einer niedrigeren Flächenbelastung. Bei Extremflugzuständen wird dem Piloten mehr Feingefühl und Timing abverlangt. Auch das Landen wird mit dynamischerem Verhalten und höheren Geschwindigkeiten anspruchsvoller.

Aber was ist der Vorteil von höherer Flächenbelastung?

Zunächst muss jedem Gleitschirmpiloten klar sein, dass die kleinere Größe immer dynamischer und wendiger sein wird. Das Handling ist spritziger und direkter. Die heutigen, modernen Gleitschirme fliegen sich überwiegend sehr gut und auch die aktuellen Schulungsgeräte bieten ein schönes Handling. Testen sollte man also immer die größere Größe als erstes und nur wenn ich

WELCHE FLÄCHENBELASTUNG HAST DU AKTUELL?

mich nicht wohlfühle, teste ich die kleinere Größe auch noch, sie gefällt eh besser, bringt aber fürs Thermikfliegen die zuvor genannten Nachteile mit sich.

In der Schulung hört man gerne: Hohe Flächenbelastung bedeutet wenig Klapper, aber heftigere. Bei niedrigem Startgewicht hingegen bekommt man öfters Klapper, aber weniger heftig.

Ein Einsteiger tendiert nun zu der Annahme, naja lieber nie einen Klapper! Also ganz oben. Das Problem, die heftigere Reaktion, ist nicht zu unterschätzen! Und die häufigeren Klapper bei niedriger Flächenbelastung sind nur Einroller oder kurze kleine Entlaster, die fast nicht als Klapper bezeichnet werden dürfen.

Trotzdem darf man die Flächenbelastung nicht zu niedrig wählen. Das Handling wird irgendwann zu schwammig. Die Gefahr, den Schirm ums Eck zu zwingen, nimmt zu und den Strömungsabriss wird man später wahrnehmen. Außerdem verformt sich das Profil bei zu geringer Anhängelast durch Turbulenzeinwirkung und dies kostet Leistung. Spürbar wird die zu geringe Flächenbelastung meist durch unübliches Aufstellen des Schirms und nach unten wieder Fahrt aufnehmen.

Bei welchem Einsatzgebiet nun welches Startgewicht?

Im Flachland bei viel Rückenwind oder schwachen Thermiken wird jeder Solo geflogene Tandem einen 2-Leiner überholen. Im Gebirge, mit leicht zu findenden Thermiken und Steigwerten von integriert >2 m/s geht es nur um schnelleres Ankommen.



NOVA | PAUL NAGL

↑ Mini-Wings haben eine hohe Flächenbelastung. Das Kurvensinken ist hoch und die Minimalfahrt schneller. Hohe Dynamik und anspruchsvolles Extremflugverhalten erwarten den Piloten.

Gleitschirme sind so langsam, dass es an Hammertagen nur darum geht, wer sich mehr Gas geben traut. Eine hohe Geschwindigkeit beim besten Gleiten hilft hier. Aber wehe eine Bastelstelle steht an, dann stört das hohe Kurvensinken.

Wie Gleitschirme miteinander vergleichen?

Grundsätzlich sind, wie bereits beschrieben, die Gewichtsbereiche reine Willkür. Der eine Hersteller hat seine Schirme mit einem sehr hohen oberen Gewichtsbereich für zusätzliche Optionen mit Freestylemanövern zugelassen, der andere hat das maximale Startgewicht reduzieren müssen, um gerade noch in der Zulassungseinstufung zu landen.

Zum einen kann man die Hersteller (besser die Testpiloten) fragen, mit welchem Startgewicht der jeweilige Schirm in dem gewünschten Einsatzgebiet geflogen werden soll. Auf der anderen Seite helfen die Spezifikationsdaten und die daraus berechnete Flächenbelastung der Unter- und Obergrenze. Vergleichen kann man aber

nur Schirme mit ähnlicher projizierter Streckung. Also dem Verhältnis aus Abstand der Stabilos im Flug und der Profiltiefe. Im Vergleich zu früher wurden alle Schirme gestreckter und entsprechend hat die Flächenbelastung zugenommen.

Fazit

Die in der Szene übliche Aussage, flieg im oberen Drittel, ist völlig unzureichend und gilt nicht pauschal. Zwar haben sich im Laufe der Jahre die Gewichtsbereiche unter den Herstellern immer mehr angenähert, technisch richtig sollte der Gewichtsbereich aber nicht für die Größenwahl ausschlaggebend sein, sondern die tatsächliche Flächenbelastung. Einsteiger sollten vereinfacht gesagt nie am obersten Gewichtsbereich fliegen.

Bei heutigen Schulungsgeräten ist eine Flächenbelastung von 4,0 kg/m², bei low B-Schirmen von 4,1 kg/m², bei high B-Schirmen von 4,3 kg/m² und LTF-C Schirmen von 4,6 kg/m² zu empfehlen. ▽

ANZEIGE



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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



**Versicherungs-
antrag auf
www.dhv.de**



Die zusätzliche Halter-Haftpflicht „PLUS“ (inklusive Versicherung der Bergungskosten 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 ausreichend

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

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



Erweitere deine Grenzen

Einmal das bayrische Meer, den Chiemsee umrunden. Mein Traum vom Streckenfliegen. Das berausende Gefühl, nach einer geplanten Strecke am Landeplatz zu stehen und die geplante Aufgabe erfolgreich abgeflogen zu haben. Wer dies schon einmal erlebt hat, der kennt die Glückshormone. Endlich war es soweit! Mein langjähriges Vorhaben, die Chiemseerunde, konnte ich gleich zwei Mal in einer Woche verwirklichen. Ein Klassiker unter den Locals. Doch wie kam ich dazu?

TEXT UND FOTOS: JONAS SCHWÄGELE

Während der Seerunde,
Blick Richtung Annecy

Im April 2019 nahm ich an dem XC-Streckenflugtraining der Flugschule Grenzenlos www.fs-grenzenlos.com in der Haute Savoie nahe Annecy teil. Meine Beweggründe, an dem Training teilzunehmen waren folgende: Ich bin ein typischer Haus- und Startbergflieger, der zwar auch mal das Tal überquert, aber nicht irgendwo absaufen will. Das parkende Auto, die Freunde inkl. dem gemeinsamen Landebier am Landeplatz und die Ungewissheit des Heimkommens hindern mich meist am Wegfliegen. Ein weiterer Grund, der für die Reise sprach, war Ferdinand Vogel, genannt Ferdi, der die Fortbildung als Trainer leitet. Als Zweitplatzierter der EM 2018 in Portugal und Deutscher Meister 2015 sah ich in ihm den perfekten Trainer für ein XC-Seminar. Außerdem mit „on board“ Jennifer Söder, Jenny, ebenfalls Fluglehrerin.

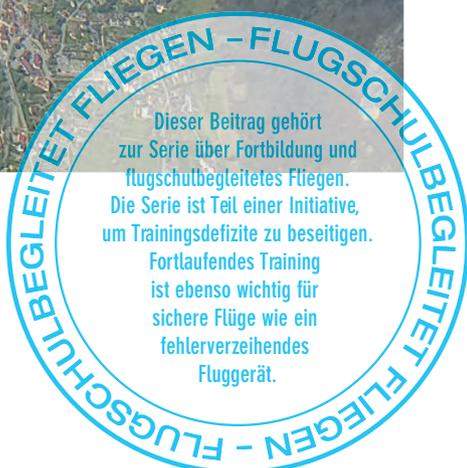
Nach der Buchung im November 2018 war es gefühlt eine halbe Ewigkeit bis zum Termin im April 2019. Meine Vorfreude auf das Seminar war erdrückend, allerdings im positiven Sinne. Dieses Gefühl stieg nochmals, als ein paar Wochen vor dem Training Ferdi eine Vorbereitungsliste mit Tipps und Tricks rund ums Streckenfliegen per E-Mail versandte. Nun begann ich, mein gesamtes Material zu checken und penibel alles Nötige vorzubereiten. Außerdem versuchte ich, möglichst viel vor dem Training fliegen zu gehen. Trotz langem Winter und viel Schnee in den Nordalpen schaffte ich es, ca. 30 Std. Airtime zu sammeln. Ich fühlte mich bereit.

Die Anreise nach Ugine, ein untouristisches und verschlafenes Dorf nahe Annecy, verlief reibungslos und wir vertrieben uns in einer Bar am Marktplatz bei einem (oder zwei) Gläsern Wein die Zeit bis zum geplanten Treffen um 18 Uhr. Nach und nach kamen die anderen Teilnehmer zufällig auch in die Bar (die einzige im Ort) und wir lernten uns in einer lustigen Runde kennen.

Auch Ferdi und Jenny kamen schließlich dazu und nutzten die lockere Atmosphäre für eine kleine Vorstellungsrunde. Ausgeschrieben war die Reise für 8 Teilnehmer, tatsächlich waren wir erfreulicherweise nur zu sechst, plus Ferdi und Jenny. Etwas skeptisch machte mich die Flugerfahrung der einzelnen Teilnehmer. Von 1,5 Jahren mit insgesamt 40 Stunden Airtime bis zu 13 Jahren und +-100 Std. jährliche Flugpraxis war die Gruppe objektiv gesehen alles andere als homogen. Die Erwartungen an das Training waren hingegen bei allen sehr ähnlich. Mit Abstand war bei allen die größte Hemmnis und Sorge beim Streckenfliegen das Absaufen im „Nirgendwo“.

Nun war ich gespannt: Klappt es, in einer so unterschiedlichen Gruppe gemeinsam auf Strecke zu gehen?

Am Dienstagmorgen starteten wir nach dem gemeinsamen Frühstück mit einem Wetterbriefing und unserer ersten Streckenplanung. Die Wettervorhersage ergab eine labile Temperaturschichtung mit leichtem Schauerrisiko am Nachmittag und einem schwachen SO-Wind. Die Basis war



Die Truppe auf einen Blick





↑ Ferdi gibt uns eine Geländeeinweisung am Startplatz Col de la Forclaz und wir gehen die geplante Seerunde durch.



↑ Debriefing am Abend im Hotel.



↑ Die Basis war meist nicht höher als das Gipfelniveau.

mit ca. 2.200 m im Tagesverlauf vorhergesagt, was dem Gipfelniveau der umliegenden Berge entsprach.

Vom Startplatz Le Meruz auf 1.275 m sollte es ein 70 km FAI-Dreieck werden. Die Strecke verlief vorerst entlang dem großen Tal von Albertville Richtung Grenoble nach N, anschließend zum Lac d'Annecy und wieder zurück zum Startpunkt. Puh, ich empfand die Aufgabe in Verbindung mit der niedrigen Basis und den unbekanntem Flugkünsten der Teilnehmer für den ersten Tag als sehr anspruchsvoll. Beruhigend war allerdings, dass Jenny uns mit dem Bus hinterherfahren und die Absaufenden einsammeln würde. Das nahm uns den Druck und sorgte bei allen Teilnehmern für Erleichterung.

Gegen 10:30 Uhr erreichten wir den Startplatz und nach kurzer Beurteilung der Wetterlage machten wir uns startklar. Ferdi ging als Erster raus. Man sah sofort, der Thermikmotor war bereits in vollem Gange. An dieser südlichen Bergflanke, von den Einheimischen „Arschlochkante“ genannt, gingen zuverlässig die Bärte nach oben. Warum diese Ridge so genannt wird, wurde uns klar, als wir sie beflogen. Die Thermik-

schläuche waren zwar zuverlässig, aber turbulent, nichts zum Entspannen. Nach meinem Start war ich mit Glück und vielleicht auch etwas Kurbeltechnik innerhalb weniger Minuten an der Basis. Dort trafen auch zwei andere Teilnehmer nach kurzer Zeit ein. Der Rest der Gruppe hatte kurz über Startplatzhöhe etwas zu kämpfen. Sollte der Startberg die Gruppe schon auseinander sprengen?



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

Volle Unterstützung

Nein, ich wurde eines Besseren belehrt. Ferdi unterstützte per Funk und mit exaktem Vorfliegen jeden Einzelnen und lotste uns in die Thermiken. Kaum war jemand tiefer, spiralt er wieder ab und half ihm in den Aufwind. UNGLAUBLICH, höchsten Respekt! Innerhalb kürzester Zeit schaffte er es, die gesamte Gruppe an der Basis zu versammeln. Nun flogen wir gemeinsam die erste

Talquerung und in das große Tal Richtung Grenoble. Was für ein Gefühl, gemeinsam wie ein Vogelschwarm weiter zu ziehen und die Eindrücke und das Abenteuer zusammen erleben zu dürfen.

Nach ca. 40 km Strecke, am südwestlichsten Punkt unserer Route, führte die Streckenplanung eigentlich in nördlicher Richtung zum Lac d'Annecy. Leider stand in der Ferne ein kleiner Regenschauer und wir entschlossen uns umzukehren und uns mit dem Talwind wieder Richtung Albertville treiben zu lassen. Nach über 3 Stunden Airtime landeten wir alle gemeinsam auf einer großen Wiese. Alle waren unglaublich glücklich über diesen Flug. Eine Teilnehmerin war zuvor noch nie Thermik geflogen. Das Grinsen ist ihr den Rest des Tages nicht mehr aus dem Gesicht gewichen.

Wir hatten noch nicht einmal fertig eingepackt, da stand auch schon Jenny mit dem Bus parat. Perfekter Support! Beim Debriefing in einem Café gab es von Ferdi Feedback zu den einzelnen Kurbeltechniken. Auch hier zeigte er ein super Auge und gab jedem konstruktive Tipps.

Zurück im Hotel werteten wir die IGC-Files am Bildschirm aus. Der erzielte Lerner-

folg, nachträglich den eigenen Flug zu analysieren, war uns für die kommenden Tage eine große Hilfe. Zusätzlich gab es noch eine ausführliche Theorie zum beschleunigten Fliegen und dem Thema Vorhaltewinkel.

Der Mittwoch startete wieder mit dem gemeinsamen Wetterbriefing. Leider war die Prognose für diesen Tag nicht streckentauglich. Der Höhenwind über 1.500 m und die Niederschlagswahrscheinlichkeit für den Nachmittag waren zu hoch prognostiziert. Wir sind aber trotzdem an den Lac d'Annecy gefahren und am Oststartplatz Entrevernes über eine Stunde an der Kante im Bereich bis zu 1.200 m geflogen. Es war zwar kein Streckenflug, aber doch 14 km freie Strecke. Das Panorama am See und dass wir überhaupt geflogen sind, stimmte die Gruppe auch an diesem Tag zufrieden. Nach anschließendem Mittagessen machten wir einen Theorienachmittag. Fluginstrumente, Wettergeschehen und die Konstruktion von Gleitschirmen wurden ausführlich beleuchtet. Leider war auch das Wetterbriefing für den Donnerstag ganz und gar nicht gut. Tiefe Bewölkung und viel Niederschlag. Pfui! Der einzige Lichtblick war, dass der Freitag wieder gut aussah.

Groundhandling als Alternative

Der Donnerstag kam wie vorhergesagt. Nach einer ordentlichen Portion Theorie mit spannenden Themen wie Thermikentste-

hung, Ferdis Dreieckstheorie und Thermikbrille hat es dann doch aufgehört zu regnen und wir konnten noch eine Runde Groundhandeln gehen. Das Verfeinern der Aufzieh-technik tat uns allen gut.

Der Freitag startete mit viel Restfeuchte und wolkenverhangen. Unser erster Flug vom Startplatz Marlens am Vormittag mit der Aufgabe, wer gleitet am weitesten, wurde ohne Sonneneinstrahlung unverhofft zu einem kleinen Thermikflug.

Anschließend fuhren wir am Lac d'Annecy hinauf zu dem weltbekannten Startplatz Col de la Forclaz. Unser Vorhaben war die beliebte Seerunde. An der Geländetafel neben dem Startplatz bekamen wir eine Einweisung für das Gebiet und die anstehende Strecke.

Alle in der Luft

Wie immer startete Ferdi als erster, um uns in der Luft zu unterstützen. Zum Schluss ist auch Jenny mit in die Luft gegangen. Somit waren wir Teilnehmer in der Luxusituation, von zwei Fluglehrern gleichzeitig betreut zu werden.

Nachdem wir alle recht schnell bis zur Basis aufdrehen konnten, flogen wir gemeinsam die Route nach Norden auf Annecy zu. Die Thermik war sehr zuverlässig und wir kamen zügig an den geplanten Wendepunkt, um den See zu überqueren. Ein Traum! 1.500 Meter über dem See mit blau-türkisfarbenen Wasser. Auch hier hat-

ten wir wieder das große Glück, wie ein Schwarm Zugvögel gemeinsam zu fliegen. Auf der anderen Uferseite ging es auf die bekannte Rolltreppe, die Bergflanke, die sich vom Talboden am See von Nord nach Süd langsam erhöht. Vom Talwind angeströmt, ist es ein Kinderspiel, wieder Höhe zu gewinnen.

Anschließend versuchten wir, die Runde zu verlängern und zurück nach Ugine zu fliegen. Leider legten die Talwinde zu und wir entschlossen uns, nach ca. 37 km und 2 Stunden Flugzeit landen zu gehen. Betrachtet man nur die Daten der erfolgten Strecke, scheint dies nichts Besonderes gewesen zu sein. Aber diese landschaftlich wunderschöne Runde gemeinsam in einer Gruppe erfolgen zu haben, machte es zu etwas ganz Besonderem.

Wieder zu Hause im Chiemgau machte sich das Erlernte unmittelbar bemerkbar. Mir gelangen nun fast spielerisch kleine Strecken am Hausberg. Mein persönliches Highlight dieses Jahr erlebte ich im Juli. Innerhalb einer Woche gelang es mir auf Anhieb gleich zwei Mal, von der Kampenwand um den Chiemsee zu fliegen. Ein unglaubliches Erlebnis!

Danke an Ferdi und Jenny für das Coaching. Wenn ich heute an die beiden Flügel zurückdenke, habe ich sofort ein breites Grinsen im Gesicht und durch meinen Körper rauscht ein Schwall Glückshormone. Ich liebe die Fliegerei! ▢

ANZEIGEN

Gleitschirmreisen

38x Europa

KUBA MAROKKO NEPAL

KOLUMBIEN

BRASIL IEN SÜDAFRIKA

ARGENTINIEN

BLUE SKY  **FLIEGEN MIT FREUNDEN**

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

PARAGLIDING & ADVENTURE

FLY ZONE

www.paragliding-adventure.com

SLOVENIA

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



Auf dem Foto erkennt man gut die steile Flanke des Mont Blanc. Ein Fehlstart oder eine missglückte Landung kann fatale Folgen haben.

„Was für Zustände!“

Massen-Toplandung auf dem Mont Blanc am 29. Juni 2019

TEXT UND BILDER: ANTOINE GIRARD (ÜBERSETZT VON SILKE AICHHORN)

Ich war auf dem Gipfel des Mont Blanc (4.810 m), dem Dach Europas, mit vielen Freunden und einem Teil der Gleitschirmfliegerfamilie. Der großartige Tag wurde mir durch viele Menschen verdorben, die völlig ohne Respekt am Berg agieren. Zu sehen, wie sie sich falsch einschätzen und mit ihrem Leben spielen, macht mich einfach nur betroffen. Zu wenige Piloten waren sich der Gefahren bewusst, es ist ein Wunder, dass es nur einen Toten gab (was schon viel zu viel ist).

Ich habe einiges an Erfahrung aufgrund meiner Vergangenheit, was Paragliding in der Höhe und Alpinismus im Allgemeinen betrifft. Bei meinen verschiedenen Expeditionen habe ich viel gelernt. Hier möchte ich beschreiben, was mir wirklich Angst gemacht hat:

Das erste Problem ist die Hypoxie, man fühlt sich schnell wie ein Superman, doch die Reaktionsfähigkeit ist extrem eingeschränkt (fast wie bei Alkoholkonsum). Sinnvolle Entscheidungen werden sehr stark beeinträchtigt. Das Ergebnis waren katastrophale Landungen.

Ich spreche nicht von jenen, die im Schnee auf der Gipfebene einbombten, die Landungen mit Starkwind versuchten oder sogar im Purzelbaum im flachen Bereich ankamen.

Sondern von denen, die sich wirklich in Gefahr brachten! Denen, die den Gipfel verpasst hatten und die, anstatt nach der bis zu 5.500 m hohen Thermik zu suchen, um sich erneut in eine gute Landungsposition zu bringen, mit aller Gewalt toplandeten.

Plötzlich stürzten sie sich 10, 30, 50 oder 100 Meter unterhalb des Gipfels mitten in eine Umgebung von Gletscherspalten in steile Hänge und das ohne alpine Ausrüstung oder Erfahrung. Sie verdanken ihr Leben nur der Tatsache, dass der Schnee besonders weich war, was ein Abrutschen verhinderte. Wenige Zentimeter Schnee oder weniger beständiger Schnee und es hätte mehr Tote gegeben. Die Schneedecke war perfekt, aber das war nicht von vornherein abzusehen.

Viele blieben nach der Landung wie gelähmt stehen, konnten sich nicht bewegen, oder aufwärts steigen, ohne das Risiko einzugehen, diesen Hang hinunter zu fallen.

Glücklicherweise befanden sich Bergführer am Gipfel, die mehrere Stunden damit verbrachten, den in Lebensgefahr Befindlichen zu helfen.

Ich stelle ausdrücklich nicht diejenigen in Frage, die so intelligent waren, an diesem Tag 50 m weiter unten am, an diesem Tag sicheren, Südgipfel zu landen.

Das Foto spricht für sich ...

Die guten Bedingungen an diesem Tag haben bei den Gipfellandungen ohne Rücksicht auf Verluste viel verziehen, was in den Bergen recht selten vorkommt. Einmal gelandet, muss man noch fähig sein, wieder starten zu können! Ich glaube, dass sich weniger als 50 % der Piloten der Schwierigkeiten bewusst waren, auf fast 5.000 m erneut zu starten. Auf 5.000 m ist es schwierig zu laufen, und erst recht im weichen Schnee. Um dieses Problem zu lösen, ist es erforderlich, entweder über einen ausreichenden technischen Spielraum für das Gleitschirmfliegen mit angepasster Ausrüstung zu verfügen (leichtes Tuch- und Gurtmaterial, das es ermöglicht, sehr schnell zu sein)

oder sich das Material mitzunehmen, um zu Fuß abzusteigen. Vor- ausgesetzt man hat die alpinen Fähigkeiten dazu.

Die Startphase war für zahlreiche Piloten kritisch, viele brauchten Hilfe, um überhaupt starten zu können, andere entkamen auf wundersame Weise, indem sie sich einfach in die Leere stürzten. Ich spreche nicht von denen, die 2 oder 3 Versuche zum sicheren Abheben brauchten, sondern von denen, die sich ohne irgendeine Beherrschung des Schirms in den Abgrund stürzten. Ich habe einige völlig verdrehte Schirme beim Start gesehen, deren Piloten sich voller Elan ins Gurtzeug warfen. Wieder waren es die Bergführer, die Unfälle verhinderten, indem sie den Unsicheren halfen und freiwillig beim Starten zur Hand gingen.

Die Mehrheit der Piloten verfügte über das erforderliche Niveau und die erforderliche Ausrüstung, aber ein gutes Drittel hatte auf dem Mont Blanc nichts zu suchen und vor allem, waren sich zu viele Piloten nicht über die tatsächlichen Risiken im Klaren.

Für das, was alles hätte passieren können, ist NUR ein tödlicher Unfall fast schon ein Wunder. Aber es ist ein Unfall zu viel, der mich zutiefst traurig macht. Die Folgen des Tages hätten viel schwerwiegender sein können.

Ich bin gegen alle Verbote und kann daher die Entscheidung, das Topland auf dem Mont Blanc zu verbieten, nicht unterstützen. Ich setze auf die bewusste Eigenverantwortung jedes Einzelnen. Aber ehrlich: Wenn ich die Ignoranz so vieler Piloten sehe, habe ich Angst und verstehe das Verbot.



↑ Ein unglaubliches Bild. Massen-Toplandung auf dem Gipfel. Gut zu erkennen, sind die Piloten, die viel zu weit unten eingelandet sind und sich damit massiv gefährden.

Vielleicht müssen wir mehr an der Prävention arbeiten? Ich weiß es nicht – aber wenn so viele Piloten um jeden Preis auf dem Gipfel landen, bekomme ich Gänsehaut.

Bei meiner letzten Expedition über den Aconcagua (6.962 m) wollte ich am Gipfel landen. Ich habe es nicht getan, weil ich dachte, mein Sicherheitsspielraum sei zu gering. Der Gipfel dort ist groß, flach und Starts sind auf allen Seiten möglich. Im Vergleich zu vielen Piloten auf dem Mont Blanc hatte ich einen mehr als komfortablen Spielraum. Aber sollten wir unser Leben für das eigene Ego riskieren? Das ist wirklich egoistisch!

Was ist mit den Rettern, die auch ein Risiko eingehen müssen? Mit Familienmitgliedern, die leiden müssen?

Dieser Tag sollte reines Vergnügen sein, jedoch wurde das besondere Ereignis durch das Verhalten zu vieler Piloten beeinträchtigt.

Es tut mir leid, aber ich fühle mich verpflichtet, meinen Mund aufzumachen.

Ich werde versuchen, all das zu vergessen und weiterhin an die schönen Bilder dieses magischen Tages zu denken. Viele Freunde und auch mir unbekannte Piloten hatten nicht versucht, an diesem Tag auf dem Gipfel zu landen und aufeinander gehört. Sie hatten Recht, sie werden eines Tages alte, weise Piloten abgeben.

Andere waren am Gipfel nur durch ihr eigenes Risikobewusstsein gestresst. Doch dieses Bewusstsein hilft oft, am Leben zu bleiben. Die, die sich über dieses Risikobewusstsein im Klaren waren, haben mich ein wenig beruhigt. Viele werden nur von ihrem Ego getrieben, aber glücklicherweise sind nicht alle so!

Gute Flüge!

Infos zum Fliegen vom Mont Blanc

Für Profi-Alpinisten ist es immer möglich zu fliegen, aber Achtung! Im Juli und August ist der Flug vom Mont Blanc verboten.

 www.chamonix.com



↑ Mit dieser Höhe lässt sich eine Toplandung gut planen und dann durchführen.



↑ Noch ein Blick von oben über die Anzahl von Piloten, die sich an diesem Tag dort oben versammelt hat.

ANZEIGE

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



Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gaißach

info@paraglidercheck.de



Stories in / advancedadventures
#xiontour

Allround Tourer

XI - realise your Story

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

Mehr Infos: www.advance.ch/xi



ADVANCE XI



XC-Fliegen im Indisch Himalaya
Dreieckskurs auf den Spuren des Dalai Lama



VolBiv mit dem Wind
Aufbrechen direkt von Zuhause –
nur zu Fuss und mit Schirm

#xiontour



Gemütliches Warten, bis
sich die Basis hebt

Wettersieger

Top-Tage in Greifenburg

TEXT: ALINA KLEINEBERG MIT ANNETTE KOCH

Im Überblick

Vergiss nicht, dich bei den Events
für 2020 anzumelden!

Schau am **24.12.2019 ab 12 Uhr**
bei uns vorbei unter

www.dhv-jugend.de/events

Das Highlight unseres Sommers ist immer das Sommerfieber. Für viele schon seit Jahren fester Bestandteil im Kalender, für andere das erste Event. Es freut uns sehr, dass immer mehr neue Gesichter zu sehen sind. In diesem Jahr haben sich unsere Aktionen wieder ausgezahlt und so treffen sich eine Woche lang 59 flugverrückte Jugendliche, um den Sommer zu zelebrieren. Sogar fünf Fußgänger werden mitgebracht und ebenso viele Geburtstage dürfen wir feiern. Gelegenheiten haben wir genug, denn nahezu jeden Abend kann gegrillt und gelagerfeuert werden.

Die Prognosen sehen für unseren

Standort Greifenburg zunächst gar nicht rosig aus. Aber das Wetterwirrwarr von diesem Jahr macht seinem Namen alle Ehre. Die Prognosen treffen wieder einmal nicht ein. Diesmal zu unserem Glück.

Zum ersten offiziellen Treffen am Samstag um 18 Uhr sind bereits viele Zelte aufgebaut und Busse angekommen, die Teilnehmer haben sich bereits warm geflogen. Nachdem die Prognose für den ersten offiziellen Eventtag nicht schlecht aussieht, zieht es uns direkt auf den Berg. Es gibt Tipps zum Startplatz und zu den Möglichkeiten, Strecke zu machen. Wir werden noch viel Gelegenheit haben, das Fluggebiet voll auszunutzen.

Die Nachmittage verbringen viele ge-

meinsam am Badesee. Wer außen landen muss kommt später dazu, aber immer rotet sich der große Haufen zusammen, ein tolles Gemeinschaftsgefühl entsteht. Doch nicht nur beim Abholservice greifen sich die Teilnehmer unter die Arme. Sie planen gemeinsame Strecken, treffen per Funk Absprachen und legen kollektive Zwischen-Top-Landungen ein. Die Fußgänger schnuppern zu Beginn des Events mit dem Jugend-Tandem Höhenluft. Wer keine Strecken jagt und Hike and Fly begeistert ist, kommt ebenfalls auf seine Kosten. Häufig tun sich Gruppen zusammen, um hoch zu wandern. Jeder lernt von jedem! Nur Matthis fliegt diesmal allen davon. Er schafft als einziger bei zähen Be-



↑ Langsames Vorantasten bei wolkenverhangenen Gipfeln – keine leichte Aufgabe

↑ Viele Teilnehmer kommen zum Sommerfieber in Greifenburg zusammen

dingungen das Mölltal-Dreieck. Obwohl ihm auf Höhe der Stromleitung vor Lienz das Vario ausfällt, kommt ihm keiner nach. Am Tag drauf wird sogar eine gemeinsame Strecke per XC Planer vorbereitet. Keiner schafft sie. Matthis bleibt Mölltal-Meister. Herzlichen Glückwunsch!

Am an sich nicht fliegbaren Tag macht sich ein Teil der Gruppe auf nach Slowenien. Beim Canyoning seilen wir uns durch Schluchten ab, rutschen Felsrinnen herunter und springen wagemutig in Wasserlöcher. Wer hätte gedacht, dass die Vorhersage mal wieder zu pessimistisch ist. Die Thermen-Gruppe sagt ihren Ausflug ab und nutzt das fliegbare Fenster. Am Abend können wir uns beim gemeinsamen Essen im Restaurant des Campingplatzes austauschen und erfinden bei fortschreitender Nacht eine neue Sportart: Bieryoga. Sehr zu empfehlen!

Am letzten Eventtag teilt sich die Gruppe in den Teil, der schon abreisen muss und den anderen, der einen Vortrag am Abend abwartet. Kilian Hallweger, Nico Manthos und Markus Anders berichten über ihren gemeinsamen Neuseeland Trip. Spannende Abenteuer aus erster Hand. Ein gelungener Abschluss.

Ein großes Dankeschön an dieser Stelle noch an den Campingplatz. Es ist toll, dass wir mit einer so großen Gruppe im Fliegercamp untergebracht werden und gern wieder willkommen sind. Durch die Förderung des DHV wurden außerdem die Start- und Landeplatzgebühren vollständig übernommen. ▽



Auch 2019 waren wir wieder in Cottbus, diesmal sogar mit DHV-Jugend Tandem. Und jeder Teilnehmer hatte die Möglichkeit, sich einmal chauffieren zu lassen. Direkt neben dem Flugplatzmuseum, am Start- und Landeplatz, schlugen wir unsere Zelte auf. In Zusammenarbeit mit der Flugschule Paradoxia – Gleitschirmschule Sachsen konnten wir wieder den Windschein zu vergünstigten Konditionen anbieten.

Erste Hilfe mal anders

TEXT: NADINE FRERKER

Gleitschirmfliegen wird immer sicherer! Viele Jahre Pionierarbeit machen sich bemerkbar. Trotzdem kann es passieren: Wir selbst oder ein anderer Pilot hat einen Unfall. Jetzt kann schnell Panik ausbrechen, das muss aber nicht sein. Deshalb veranstalten wir zum ersten Mal einen Erste-Hilfe-Kurs mit Bezug aufs Fliegen. Ihr erinnert euch, schon im vergangenen Jahr hatte die DHV-Jugend Kommission einen Erst-Hilfe-Kurs besucht, jetzt sind die Teilnehmer dran. Die Bergwacht in Lenggries hatte sich bereit erklärt, uns zu unterstützen. Themen wie die stabile Seitenlage, Reanimation, Brüche und Blutungen werden behandelt. Natürlich sprechen wir auch über eine Baumlandung und wie wir aktiv mithelfen können, um so eine Situation möglichst gut zu überstehen. Und so lernen wir, dass ein Erste-Hilfe-Kurs nicht nur wichtig ist, sondern auch sehr großen Spaß machen kann. Jeder Pilot sollte einmal so einen Kurs mitmachen und in regelmäßigen Abständen auffrischen. Wir jedenfalls hatten viel Spaß und haben viel gelernt.



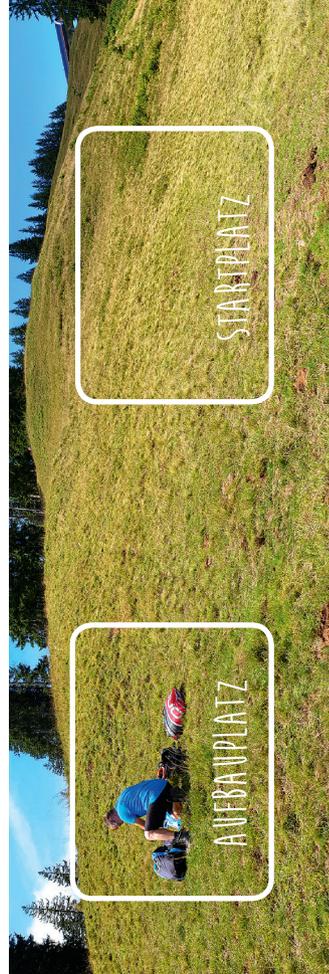
SCHLEICHTS EUCH,
DES ISCH MEIN
STARTPLATZ :-)

TEXT UND FOTOS: CHRIS GEIST

↑ Gleitschirm Aufbauplatz und Startplatz – Wo lege ich jetzt meinen Gleitschirm aus?

ACHTUNG: DER BEITRAG ENTHÄLT IRONIE, SARKASMUS UND HUMOR, DEN NICHT JEDER VERSTEHT. WEM DER KLEINE ARTIKEL NICHT GEFÄLLT, DER SOLL IHN NICHT LESEN, ODER BEI DER HÄLFTE ABBRECHEN :-)

Leider beobachtet man immer wieder, dass einzelne Piloten wirklich extrem lange den Startplatz blockieren. Es gibt dazu auch ein paar lustige Videos auf Youtube :-)) Gleich vormweg: Ich bin ein großer Fan von Ruhe und Zeit nehmen beim Start. Ich rede hier im Folgenden von den **Startvorbereitungen**. Da kommt Pilot XY mit seinem Gleitschirm Packsack daher, platziert sich demonstrativ in der Mitte des Startplatzes, legt dort mitten in den Startbereich seinen Packsack ab und fängt an gemütlich auszupacken und sein Vario einzustellen, während sich 10 Piloten am Rand des Startfeldes (Aufbauplatz) vorbereiten. Ääähh HAAALLOOOO, Glotzen auf und Gehirn einschalten bitte. Oft ist das ja nicht böse gemeint und auch kein Problem, wenn der



↑ VORBILDLICH: Pilot macht sich am Rand fertig

Startplatz groß genug ist (Oft wissen viele Gleitschirm-Einsteiger das auch noch gar nicht, weil es ihnen der Fluglehrer in der Ausbildung nicht erzählt hat, oder sie bisher immer allein mit ihrer Gruppe am Startplatz waren). Wenn allerdings der Startplatz räumlich stark begrenzt ist, fällt so ein Verhalten halt einfach unangenehm auf. Richtig ist, sich am Rande des Startplatzes komplett fertig zu machen. Also „Lidschatten nachziehen“, Overall an, Gurtzeug an, Helm an, Vario montiert usw. und dann mit seinem bereits vorsortiertem Schirm (wenn der Aufbauplatz/Vorbereitungsplatz dies zulässt) oder eben mit seinem Schirm-Päckchen zum Startplatz gehen und dort dann Schirm ausbreiten und Leinen sortieren (besser noch am Rand vorsortieren und einhängen und mit der „Rosette“ an den Startplatz gehen). Bitte den Gleitschirm Startplatz nicht mit „Strandliege reservieren durch Handtuchauslegen auf Mallorca“ verwechseln. Es gibt hier Regeln, Dude;-) Ich kenne keinen Piloten einer 747, der erstmal zur Startbahn rollt und dann dort anfängt, seine Checkliste abzuarbeiten. Ich bin mir sicher, auch hier gibt es dann Ärger;-)



← Perfekt ausgenutzt: Kleiner Startplatz, vier Schirme ausgelegt und gleich vier Piloten bereit zum Aufziehen!

Ach ja, und auch mir ist es schon passiert, dass ich jemanden übersehen habe, der vor mir fertig war und sich schon länger vorbereitet hatte. Ich entschuldige mich dann höflich und lasse ihm den Vortritt beim Start. Auch freut sich sicher der Ein oder Andere, wenn man ihm beim Schirmauslegen hilft. Gleitschirmfliegen muss keine Individualisten-Sportart sein. Gemeinsam gehts oft leichter und schneller;-)

RESPECT YOUR FLYING BUDDY!

Bis bald am Startplatz, Chris



→ **VORBILDLICH:** Alle Piloten machen sich am Rand fertig und lassen den Startplatz frei.

TIPP

WENN DIE STARTPLÄTZE KLEIN SIND, EMPFIEHLT ES SICH IMMER, DIE SCHIRME SO AUSZULEGEN, DASS DER HINTERMANN NOCH SEINE LEINEN SORTIEREN KANN. NUR SO KANN EINE REIHE ZÜGIG STARTEN. WENN DER HINTERMANN NUR SEINEN SCHIRM AUSLEGEN KANN, OHNE DIE LEINEN ZU SORTIEREN, MUSS ER ERST WARTEN BIS DER VORDERMANN GESTARTET IST UND BLOCKIERT DANACH ZWEI STARTPLÄTZE.

→ Ein versetztes Auslegen der Gleitschirme kann unter Umständen auch Sinn machen, aber nur, wenn jeder der Schirmausleger auch seine Leinen sortieren kann und keiner blockiert wird.



TIPP

WEM ES ZU STRESSIG IST AN DEN NORMALEN, VIEL BEFLOGENEN STARTPLÄTZEN, DIE JA MEIST NAHE AN DER SEILBAHN LIEGEN, DAMIT DER GLEITSCHIRM „SPORTLER“ NICHT ZU WEIT LAUFEN MUSS, DER SOLLTE MAL WIEDER EINE GEMÜTLICHE HIKE & FLY TOUR MACHEN UND DIE RUHE BEIM FLUG UND START GANZ FÜR SICH ALLEIN GENIEßEN. FÜR MICH GIBT ES NICHTS SCHÖNERES UND ES IST JEDE SCHWEIßPERLE WERT. HIER MACHEN DANN SOGAR WIEDER ABGLEITER SPAß UND SORGEN DURCH DIE SPORTLICHE KOMPONENTE FÜR EINEN ZUFRIEDENEN FLUGTAG.



Die Vorstandsmitglieder des GSV Baden (v.l.n.r.): Werner Axtmann (Referent Sicherheit und Technik), Ralf Baumann (Referent Presse- und Öffentlichkeitsarbeit), Marc Herling (1. Vorsitzender), Christiane Kern (2. Vorsitzende), Alois Frietsch (Finanzen und Mitgliederadministration)

Gleitschirmverein Baden

Neues Vorstandsteam am Merkur

Der Gleitschirmverein Baden hat einen neuen ersten Vorsitzenden und eine neue zweite Vorsitzende. Auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung im Juli im Tannenhof Baden-Baden wurden Marc Herling (48, Unternehmer) aus Waldbronn und Christiane Kern (45, Lehrerin) aus Baden-Baden für die kommenden zwei Jahre in ihre neuen Ämter gewählt. „Als Basis sehen wir ein wertschätzendes und konstruktives Miteinander im Verein und auch mit den Institutionen, die für uns wichtig sind,“ erklärte Herling.

Vermeidung von Flugunfällen hat hohe Priorität

Für die persönliche fliegerische Entwicklung will der Gleitschirmverein Baden auch in Zukunft gute Rahmenbedingungen bieten. Erste Eckpfeiler für die nächste Flugsaison 2020 bilden Trainings, Ausfahrten, Vorträge von Fachreferenten und vielfältige gemeinsame fliegerische Erlebnisse. Auch das wettkampf- und sportorientierte Fliegen soll ausgebaut werden. „Gleitschirmfliegen soll Freude machen. Die Vermeidung von Unfällen hat hohe Priorität“, so der neue erste Vorsitzende. „Wie in 2019 setzen wir auch in 2020 auf Ausbildungsmöglichkeiten im Rahmen von Start- und Landetrainings, Groundhandling und fliegerischer Weiterbildung.“ Zu den Fokusthemen der rund 300 Mitglieder starken Fluggemeinschaft gehört überdies die Sicherung des Fluggebiets Merkur im harmonischen Miteinander mit allen beteiligten Interessengruppen am Merkur, in Baden-Baden und Gernsbach.

Ralf Baumann

www.schwarzwaldgeier.de



Anzeigen Hotline

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



Spendenübergabe Bergwacht (v.l): Limbächer, Wurster, Heber, Hauk

Drachenfliegerclub Hohenneuffen

Spendenübergabe - Die Bergwacht - gut, dass es sie gibt

Am Sonntag übergaben die Vorstände des DC-Hohenneuffen Martin Heber, des DGCW-Neidlingen Michael Limbächer und des TV Bissingen (Abteilung Alpin- und Radsport) dem Vertreter der Bergwacht Ralf Wurster einen Spendenscheck. In all den Jahren, in denen die drei Vereine nun den Startplatz Nord über Beuren am Hohenneuffen gemeinsam betreiben, lernten sie die Hilfsbereitschaft, die Kompetenz und die Zuverlässigkeit der Bergwacht schätzen und achten.

Gold und Silber für Piloten vom Hohenneuffen

Im Juni waren nationale und internationale Piloten eingeladen, sich bei den Offenen Baden-Württembergischen Meisterschaften zu messen. Austragungsort der Landesmeisterschaft war der Breitenberg bei Pfronten im Allgäu, in der Nähe der Märchenschlösser Ludwigs II. Bei schlechten Bedingungen konnten Heinrich Bretz und Peter Nägele ihre im Flachland erworbenen Tiefflug-Fähigkeiten voll einbringen und belegten mit knappem Abstand die Plätze eins und zwei. Nachdem im vorigen Jahr Reiner Braun gewann, bleibt der Titel unter der Burg Hohenneuffen. Der Drachenfliegerclub gratuliert seinen Vorzeigepiloten!

Sommerfest

Ein stetes Kommen und Gehen herrschte am Samstag ab Mittag auf dem Landeplatz des Drachenfliegerclubs Hohenneuffen, der zum Sommerfest geladen hatte. Das „Fest für die ganze Familie“, wie es auf der Einladung hieß, trotzte erfolgreich dem nicht ganz so sommerlichen Wetter. Sogar geflogen wurde vereinzelt, obwohl der Himmel zu war und der Wind nicht so richtig passen wollte. In einem großen Zelt konnten die Besucher dem Morgengrauen entgegen feiern. Nicht ganz so lange blieben die Ehrengäste, die Gründungsmitglieder des Vereins und Michael Schönherr, der in den 70ern ganz wesentlich die bis dahin lebensgefährliche Konstruktion der Drachen verbessert und sicherer gemacht hat.

Dieter Rebstock

www.dc-hohenneuffen.de

Info 219 | S. 19ff | Fluggebiet Berchtesgaden

Berichtigung

Leider sind die Angaben zu Lande- und Startplätzen veraltet oder nicht vollständig. Hier die Korrekturen der Berchtesgadener Gleitschirmflieger.

Landplätze:

- **Brandnerfeld:** Der Landeplatz wird ausschließlich von Gleitschirmfliegern genutzt, gewerbliches Tandemfliegen ist vom Grundstückseigentümer ausdrücklich untersagt. Von Drachen wird dieser Landeplatz schon seit Jahren nicht mehr genutzt, auf Grund der Geräteleistung ist eine sichere Landung im offiziellen Landeplatz einfach nicht möglich.
- **Kohlhiasl:** Für diesen Landeplatz gibt es schon seit Jahren keine Genehmigung durch den Grundstückseigentümer mehr, lediglich einzelne Absprachen mit ortsansässigen Tandemunternehmen bestehen noch.
- **Bodnerfeld:** Dieser Landeplatz ist ausschließlich für Drachen, das Landen mit Gleitschirmen wurde vom Grundstückseigentümer bereits mehrfach untersagt. Es handelt sich somit definitiv um keinen Ausweichlandeplatz für Gleitschirme!

Startplätze:

- **West (kleiner Jenner):** Die Beschreibung des Startplatzes ist grundsätzlich richtig. Das dazugehörige Bild ist allerdings sehr unpassend. Es stammt unseres Wissens nach von der BGD-Open aus dem Jahr 2005, ein derartiges Pilotenaufkommen ist für diesen Startplatz mehr als unrealistisch.
- **Drachenflug / Drachenrampe:** Bitte bei Berchtesgadener Drachenflieger e.V. erkundigen, unseres Kenntnisstands nach ist eine Geländeeinweisung für Bahnfahrt und Start zwingend erforderlich!

Daniel Roth, 1. Vorstand

www.berchtesgadener-gleitschirmflieger.de

Ostallgäuer Gleitschirmflieger

Neuer Name, neues Logo

Die Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf haben sich umbenannt in Ostallgäuer Gleitschirmflieger, da es unter den Mitgliedern leider keine aktiven Drachenflieger mehr gibt, dafür aber vermehrt in unserer Region aktive Gleitschirmflieger beitreten und wir kontinuierlich wachsen. Zugleich wurde der Vereinssitz nach Schwangau verlegt, also mitten zwischen unsere drei Hausberge Breitenberg, Tegelberg und Buchenberg. Auch haben wir ein neues Logo. Unser monatlicher Stammtisch findet passend zur Sitzverlegung nicht mehr freitags in Marktoberdorf, sondern Samstags am Buchenberg statt, so dass man direkt nach dem Fliegen noch Fliegerfreunde treffen kann. Noch eine Premiere: In der Saison 2019 fliegen wir in der ersten DHV-XC-Bundesliga mit, so dass bei uns auch sportlich ambitioniertere Flieger herzlich willkommen sind. Sportlicher Ehrgeiz ist aber nicht das oberste Vereinsziel, vielmehr eine nette Gemeinschaft von derzeit gut 140 Gleichgesinnten. Infos über unseren Verein, kommende Veranstaltungen und Wettbewerbe, die aktuellen Flugbedingungen an unseren Hausbergen auf einen Blick sowie alle Mitgliedervorteile und ein Online-Beitrittsformular finden sich auf unserer Website.



Dirk Klump, Sportwart

www.oal-gs.de

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

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

Erlebnis Südafrika

Der Geheimtipp!

www.silentwings.at

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

Performance Center

Namibia, Südafrika, Teneriffa, Südtirol, Ancecy, Ölü-Deniz, Griechenland...

HOT SPORT .de

Frankfurt Ronneburg

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



Ausstellungseröffnung Mai 2019

Gleitschirm & Hängegleiter Verein Drei-Kaiser-Berge Waldstetten

Sonderausstellung „Hornberg und der Traum vom Fliegen“ im Museum Waldstetten

100 Jahre Segelflug am Hornberg auf der schwäbischen Alb waren der Anlass für die Sonderausstellung im Museum Waldstetten bei Schwäbisch Gmünd. Im Rahmen der Ausstellung hatten auch die Drachen- und Gleitschirmflieger Gelegenheit, ihre Geschichte darzustellen. Diese begann 1976, als fünf Flugbegeisterte mit einem gebrauchten Drachen die ersten Flüge an der Waldstetter Skihütte wagten. Das Fliegen hatten sie sich selbst beigebracht. Geflogen wurde ein Huber Standard, BJ. 1973, der im Original erhalten und bei der Ausstellungseröffnung gezeigt werden konnte. Die Flugaktivitäten weiteten sich bald auf die Umgebung und auch auf den Hornberg aus. Die Vereinsgründung erfolgte 1996. Die Fluggebiete Skihütte Waldstetten und Schlaththof wurden dann 1997 zugelassen. Der größte sportliche Erfolg gelang 2005 mit dem Sieg der deutschen Meisterschaft in der 1. Bundesliga. 2015 folgte nochmals der Aufstieg in die erste Bundesliga. Der längste Flug vom Startplatz Skihütte (Starthöhe 65 m) gelang Jürgen Teuchert 2009 mit 122 km bis nach Stockach am Bodensee. Er ist langjähriges Mitglied und als zweiter Vorsitzender weiter ein Aktivposten im Verein. Er hat sich maßgeblich um die Gestaltung der Ausstellung gekümmert.

Jörg Metzler

www.flieger-waldstetten.de



Gleitschirmclub Kraichtal

Fliegerbiwak

Am Vatertag machte sich der Verein mit Sack und Pack auf zum Fliegerbiwak, das wir bei den Segelfliegern in Haßloch in der Pfalz begannen. Die Idee dahinter war, von dort nach Hause ins Kraichtal zu fliegen (60 km). In Haßloch zog leider mittags der Himmel komplett zu. Trotzdem konnten drei Piloten auf Strecke gehen. Dieter kam bis in die Nähe von Sinsheim, Detlef und Franz kamen in Hockenheim (über 20 km) runter. Am Freitag starteten wir dann auf dem Flugplatz in Hockenheim zur nächsten Etappe. Dabei zahlten sich unsere guten Kontakte zu den Hockheimer Piloten aus. Wir wurden mit unserem Tross herzlich aufgenommen und konnten unser Camp aufbauen. Franz flog bis kurz vor Sinsheim (30 km). Dieter und Björn hatten spontan die Idee, es nach Kraichtal-Oberacker zum heimischen Schleppgelände und wieder zurück zu versuchen (gesamt 60 km). Am Ende konnten beide tatsächlich das Vorhaben umsetzen und landeten nach knapp 5 Stunden wieder in Hockenheim. Natürlich folgte auf den gelungenen „HockenHeimFlug“ wieder ein gemütlicher Abend um den Grill im Camp. Am Samstag war die Rückfahrt nach Oberacker, wo alle zusammen zum Abschluss des Events noch mal einen schönen Schlepptag erlebten. Detlef landete an diesem Tag wieder in Hockenheim, Franz kam bis kurz vor Haßloch.

Björn Berle

www.gleitschirmclub-kraichtal.de

MoselGliders.de
On Tour

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

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



Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Fliegerfest in Lasserg an der Mosel

Im August fand das jährliche Fliegerfest in Lasserg an der Mosel statt. Bei perfektem Wetter gelang es vielen Piloten von einer der beiden Doppeltrommel-Winden oder vom Hangstartplatz aus in der guten Thermik auf weit über 1.000 Meter aufzudrehen. Die rege Nutzung der Winden und die hohen Temperaturen forderten ihren Tribut. Eine Winde hielt die Dauerbelastung nicht durch und musste wegen eines Getriebebeschadens abgestellt werden. Eine Sonderschicht auf der zweiten Winde brachte dennoch alle Piloten und Pilotinnen bis zum Sonnenuntergang in den Himmel. Für rund 50 Besucher wurde an diesem Wochenende der Traum vom Fliegen wahr. Sechs Tandempiloten waren unablässig damit beschäftigt, Nichtflieger in die Luft zu bringen. Die jüngste Passagierin war am Samstag gerade mal acht Jahre alt geworden und freute sich mehr über den Flug als über den angekündigten Ausflug in einen Freizeitpark. Weit über 100 Piloten aus der Region und aus dem Ausland treffen sich hier jedes Jahr, um gemeinsam zu fliegen und Geschichten ihrer fliegerischen Abenteuer des vergangenen Jahres auszutauschen. So konnte man erfahren, dass im Sommer 1979, sprich vor genau 40 Jahren der erste Gleitschirmflug vom „Küppchen“ aus gestartet wurde. Leider verfiel sich am Sonntagnachmittag ein 60-jähriger Pilot an einer unwegsamen Stelle unglücklich im Geäst. Der Pilot war zum Glück unverletzt. Ein großes Lob an die freiwillige Feuerwehr Münstermaifeld, die nur wenige Minuten später vor Ort war und Pilot und Schirm barg.

Uwe Lochmann
www.thermik4u.de



Organisator W. Axtmann, Vereinsmeister I. Winkler, Vorstand Dr. W. Obst (v. l. n. r.)

Drachen- und Gleitschirmclub Loffenau
Vereinsmeisterschaften bei den Teufelsfliegern

Beim Drachen- und Gleitschirmclub Loffenau (DGL) standen im August Vereinsmeisterschaften an. Der Wettkampf der „Teufelsflieger“, wie sich die Piloten nach ihrem Hausberg im Nordschwarzwald nennen, war so angelegt, dass nicht nur erfahrene Piloten eine Chance auf den Titel hatten, sondern auch Neulinge und Wenigflieger: Nach Schirmklassen gestaffelt, mussten alle Teilnehmer eine Mindestflugzeit absolvieren und punktgenau landen. Hier trafen die Cracks genauso häufig daneben wie die Anfänger, da der Landepunkt von Organisator Werner Axtmann an eine ungewohnte Stelle gelegt worden war. Danach musste durch einen Parcours gehandelt werden. Schließlich unterzog Werner jeden der 21 Piloten einem Teufelsflieger-Test mit Fragen über unser schönes Fluggebiet. Am Abend standen die Vereinsmeister 2019 fest: Ingo Winkler bekam den von W. Axtmann gestifteten Pokal überreicht, Manfred Leder und Ralf Mayer hatten sich die Podestplätze bei diesem Fun-Wettbewerb gesichert. Vorstand Wolfram Obst dankte dem Orga-Team für das gelungene Event.

Eva Moser
www.teufels-flieger.de

ANZEIGEN

Gleitschirmreisen
 Kapstadt **Süd Afrika/Namibia** low budget
 Hermanus 2 Wochen 1550.- €
 Wilderness 3 Wochen 2250.- €
 Porterville 2 Wochen Namibia 1750.- €
 Swakopmund
www.Wolke9.info +491733034107

FLY
 Titel
FLUGSCHULE WESTENDORF

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

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



Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe
Hohenlohepokal 2019

Im August fand in Mulfingen der traditionelle Wettbewerb um den Hohenlohepokal statt. Die Aufgabe für die Piloten bestand darin, sich möglichst lange in der Luft zu halten und dabei auch eine möglichst große Strecke nach freier Wahl zurück zu legen. Bei den schwachen Bedingungen kam leider kein Pilot über den Gleitwinkelbereich hinaus. Nach Auswertung der GPS-Daten zeigte sich, dass es trotz geringer Streckenmöglichkeiten auf die Flugroute ankam. Wer die Ausklinkhöhe geschickt nutzte, Bereiche mit geringem Sinken ausflog und dabei noch ein gleichseitiges Dreieck hinbekam, konnte sich wertvolle Punkte sichern. Zwei Durchgänge wurden geflogen. Am Sonntag ging es zügig ins Schleppgelände und es wurde bei gleicher Aufgabe zuerst ein Durchgang für die Schirme gestartet. Danach waren die Drachen am Zug. Unser Dank gilt dem Nachbarverein aus Markelsheim, der uns mit einer Winde samt Personal unterstützt hat.

Drachen:

1. Thomas Goll, MastR
2. Walter Hofmann, Sport II
3. Bernd Mezger, Twister

Gleitschirm:

1. Michael Behn
2. Gunther Janek
3. Gerhard Weber

Thomas Goll
DG-Hohenlohe



Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger

Passagierflüge mit Behinderten im Rahmen des „Maltacamps 2019“

Eine Woche, die wohl keiner der Teilnehmer und Helfer jemals vergessen wird: Das internationale Maltacamp 2019 im Kloster Ettal. Jedes Jahr organisiert der Malteser Orden eine Ferienfreizeit für Menschen mit Behinderung. 500 junge Menschen aus 26 Ländern mit und ohne Behinderung kamen dieses Jahr im Kloster Ettal zusammen, um gemeinsam eine ereignisreiche Ferienwoche zu verbringen. Ausflüge und eine Vielzahl von Aktivitäten standen auf dem Programm – auch mit dem Ziel, das Unmögliche möglich zu machen: Im alltäglichen Leben im Rollstuhl zu sitzen und sich trotzdem mit einem Gleitschirm in die Lüfte zu schwingen und frei wie ein Vogel zu fliegen. Zusammen mit den Betreuern des Maltacamps und engagierten Starthelfern übernahmen die Gleitschirm-Passagierpiloten der Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger die Aufgabe, das zu ermöglichen. Bei schönstem Flugwetter trafen sich die zukünftigen Gleitschirmpassagiere des Maltacamps und ihre Betreuer mit den Piloten des Vereins an der Bergstation des Laber. Der Start gestaltete sich als der schwierigste Teil des Fluges, aber die angetretenen Starthelfer und Piloten zeigten bei jedem Einzelnen viel Einfühlungsvermögen und vollen körperlichen Einsatz bei der Begleitung zur Startposition im steilen Start am Laber Nordhang. Die Freude der mitfliegenden jungen Menschen mit Behinderung war nach den Berichten unserer Passagierpiloten sehr emotional und überwältigend. Einer der Passagiere bedankte sich mit den Worten: „Thank you, for the best moment in my life!“ Ein großes Dankeschön geht an unsere Passagierpiloten Jochen, Rainer und Gerhard sowie ihre tatkräftigen Starthelfer beim ehrenamtlichen Einsatz für die jungen, behinderten Menschen.

Conny Eylert
www.ammergauer-flieger.de

ANZEIGE

BigOpenSky
KALENDER 2020
 12 Monate reine Inspiration
 Nur 16€ + Porto




Jetzt online bestellen >

www.BigOpenSky.com



MONTANA 3



gradient

Montana 3 !
Leichte Freiheit, modernes Packvolumen, entspannt durch LTF-B und gepaart mit dem Gradient-Spirit!



Klimafreundlich ins Fluggebiet

Ein Praxistest. Geplant ist ein gemeinsamer Flug vom Wallberg am Tegernsee. Björn wird für die Fahrt von München zum Wallberg die Bayerischen Oberlandbahn (BOB) nehmen, Lissy und ich das Auto.

TEXT: BETTINA MENSING | FOTOS: BETTINA MENSING, BJÖRN KLAASSEN

„Ankunft - sie haben ihr Ziel erreicht“, meldet die Dame unseres Navis. 1 Stunde und 36 Minuten haben wir vom Hauptbahnhof München bis zur Wallbergbahn gebraucht – 7 Minuten länger, als geplant – „geht eigentlich“, meint Lissy. Wenn nicht die Fahrt mit dem Auto so nervig gewesen wäre. Auf der ca. 70 km langen Strecke haben wir alles gehabt: Stau, Baustelle, geschlossene Bahnschranke und Hitze. Und jetzt kommt noch die Parkplatzsuche dazu. Der Parkplatz ist rappellvoll. Die Sonne strahlt, das Thermometer ist inzwischen auf 26 Grad angestiegen. Heute soll der letzte schöne Spätsommertag sein. Wir staunen, dass an einem Mittwochmittag Anfang September so viele Leute Zeit haben – „Wie schaut das erst am Wochenende aus“, seufzt Lissy und kurvt weiter zwischen den Autoreihen hindurch. Ganz am Ende finden wir eine Lücke. Jetzt fährt auch schon der rote Linienbus aus Tegernsee vor. Fast pünktlich. Wir staunen nicht schlecht.

Das hätten wir nicht erwartet: Björn, der die gleiche Strecke mit der Bayerischen Oberlandbahn gefahren ist, steigt lachend aus – er ist nach der entspannten und unterhaltsamen Fahrt gut gelaunt, hatte sogar Zeit zum Lesen und freut sich jetzt auf

einen schönen Flug vom Wallberg. Lissy darf mitfliegen - klimaneutral.

Die Hauptbelastung für das Klima entsteht beim Drachen- und Gleitschirmfliegen durch die An- und Abreise zum Fluggebiet. Wir müssen also dringend über unsere Verkehrsmittel, mit denen wir ins Fluggebiet reisen, nachdenken. Öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn bieten in vielen Regionen bereits eine attraktive Alternative zur oft auch anstrengenden Autofahrt. Vorbildlich sind zum Beispiel die öffentlichen Verkehrssysteme in der Schweiz und Südtirol. Dort sind Fahrten zum Fluggebiet überhaupt kein Problem und absolut empfehlenswert. Dagegen genießen im ländlichen Raum Deutschlands die öffentlichen Verkehrsmittel nicht den besten Ruf. Weshalb wir uns meistens für die Fahrt mit dem Auto entscheiden und glauben, damit schneller am Ziel zu sein. Zudem schätzen wir die Unabhängigkeit und Flexibilität, die das Auto bietet. Aber sind die Vorbehalte gegen Bus und Bahn immer gerechtfertigt? Lissy und ich sind beim Thema „Öffentliche Verkehrsmittel“ in unserer Region eher skeptisch. So entstand die Idee, einen Praxistest zu machen.



10:45 Uhr | Ankunft in München. Wir starten unseren Praxistest



10:59 Uhr | Abfahrt München Hauptbahnhof mit dem Auto und schon ist die erste Baustelle da. Laut Navi werden wir 1 Stunde und 29 Minuten bis zum Wallberg brauchen.

11:20 Uhr | alles gut – wir verlassen München und fahren auf die Autobahn – wir haben freie Fahrt.



11:32 Uhr | Holzkirchen in Sicht und auch die rot leuchtenden Bremslichter der Autos auf der Abfahrt – Stau!



10:50 Uhr | Björns erster Gang führt zum Ticketautomaten. Erste Hürde: Die Orte „Rottach-Egern“ oder „Wallberg“ existieren als Zielort bei der Auswahl nicht. Auskunft erteilt die Dame am Schalter. Also: mit dem BOB bis Tegernsee und dann geht's mit dem Bus weiter zum Wallberg. Gut, dass der Schalter besetzt war – ist ja nicht überall so. Als Vielfahrer besitzt er die BahnCard 50 – das Ticket für die einfache Fahrt kostet daher nur knapp 10 Euro, die Fahrt mit Lissys VW Touran kostet das reine Spritkosten auch.



11:04 Uhr | Björns Zug fährt ab – pünktlich!

11:33 Uhr | WhatsApp von Björn: Er ist grad ganz entspannt in Holzkirchen angekommen. Wird von 5 älteren Damen mit netten Geschichten unterhalten und hat sogar Zeit für die Süddeutsche – so ein Mist: und wir stehen im Stau.



Die Protagonisten: Björn Klaassen, Referat Flugbetrieb und stellvertr. Geschäftsführer des DHV und begeisterter Bahnfahrer, Lissy Seewald, unsere PR-Assistentin und ich (hinter der Kamera), auch Referat Flugbetrieb.



11:48 Uhr | Die Baustelle ist passiert und weiter geht's Richtung Tegernsee. Der Verkehr ist zähfließend und schon wieder leuchten alle Bremslichter vor uns auf: Wie immer an schönen Tagen gibt's wieder Stau vor der Ampel an der Kreuzstraße und am Gmunder Berg.



12:03 Uhr | Uns reicht's: Wir nehmen die Google-Umleitung über die Nebensträßchen, biegen ab und müssen nach ein paar Metern in Moosrain schon wieder halten: Die Bahnschranke schließt gerade: der BOB hat Vorfahrt. Da sitzt vermutlich Björn drin. „Macht nichts“, sagen wir, „schließlich muss Björn ja noch in Tegernsee in den Bus umsteigen.“ Uns packt das Wettbewerbsfieber.

11:38 Uhr | Björn meldet: Die Weiterfahrt verzögert sich um ein paar Minuten. Gleis belegt - wie soll's auch anders sein.



11:50 Uhr | Björn ist schon in Schaftlach!



11:53 Uhr | Björn holt die Käsesemmel aus dem Rucksack und schaut in die Landschaft. Wallberg in Sicht! Kühe grasen auf den Wiesen. Stahlblauer Himmel. So ist Reisen entspannt.



12:15 Uhr | Alles wunderbar: Der Tegernsee ist in Sicht – Lissy strahlt und tritt auf's Gaspedal – weiter geht's Richtung Bad Wiessee.

12:19 Uhr | Wieder Stau! Wir haben es eilig, wollen schließlich vor Björn am Wallberg sein und ab geht's in die 30er Zone von Bad Wiessee. Wir sind nicht die einzigen, die keinen Bock mehr auf Stau haben und so gibt's auch hier ein größeres Verkehrsaufkommen.



12:32 Uhr | Endlich: Die Abzweigung zum Wallberg! Wir passieren gleich den Landeplatz. Top. Gleich geht's auf den Berg.

Abfahrt		Tegernsee Bahnhof	
Dultig vom 01.05.2019 bis 03.11.2019 Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Niederlassung West, Bstr. Tegernsee, Tel.: 08442 200-0			
Linie	Halte	Abfahrtszeit	Ankunftszeit
10	Tegernsee	12:04	12:04
10	Waldmühle	12:06	12:06
10	Waldmühle	12:08	12:08
10	Waldmühle	12:10	12:10
10	Waldmühle	12:12	12:12
10	Waldmühle	12:14	12:14
10	Waldmühle	12:16	12:16
10	Waldmühle	12:18	12:18
10	Waldmühle	12:20	12:20
10	Waldmühle	12:22	12:22
10	Waldmühle	12:24	12:24
10	Waldmühle	12:26	12:26
10	Waldmühle	12:28	12:28
10	Waldmühle	12:30	12:30
10	Waldmühle	12:32	12:32
10	Waldmühle	12:34	12:34
10	Waldmühle	12:36	12:36
10	Waldmühle	12:38	12:38
10	Waldmühle	12:40	12:40
10	Waldmühle	12:42	12:42
10	Waldmühle	12:44	12:44
10	Waldmühle	12:46	12:46
10	Waldmühle	12:48	12:48
10	Waldmühle	12:50	12:50
10	Waldmühle	12:52	12:52
10	Waldmühle	12:54	12:54
10	Waldmühle	12:56	12:56
10	Waldmühle	12:58	12:58
10	Waldmühle	13:00	13:00
10	Waldmühle	13:02	13:02
10	Waldmühle	13:04	13:04
10	Waldmühle	13:06	13:06
10	Waldmühle	13:08	13:08
10	Waldmühle	13:10	13:10
10	Waldmühle	13:12	13:12
10	Waldmühle	13:14	13:14
10	Waldmühle	13:16	13:16
10	Waldmühle	13:18	13:18
10	Waldmühle	13:20	13:20
10	Waldmühle	13:22	13:22
10	Waldmühle	13:24	13:24
10	Waldmühle	13:26	13:26
10	Waldmühle	13:28	13:28
10	Waldmühle	13:30	13:30
10	Waldmühle	13:32	13:32
10	Waldmühle	13:34	13:34
10	Waldmühle	13:36	13:36
10	Waldmühle	13:38	13:38
10	Waldmühle	13:40	13:40
10	Waldmühle	13:42	13:42
10	Waldmühle	13:44	13:44
10	Waldmühle	13:46	13:46
10	Waldmühle	13:48	13:48
10	Waldmühle	13:50	13:50
10	Waldmühle	13:52	13:52
10	Waldmühle	13:54	13:54
10	Waldmühle	13:56	13:56
10	Waldmühle	13:58	13:58
10	Waldmühle	14:00	14:00

12:04 Uhr | Björn meldet „überflüssigerweise“, dass er Gmund am Tegernsee inzwischen sehr entspannt erreicht hat. Der Zug sei aber sehr voll ... das freut uns irgendwie ...



12:33 Uhr | Björn ist in den Bus umgestiegen und kündigt an, in 5 Minuten am Wallberg zu sein. Das kann doch nicht sein!

☑ DHV-Tipps für die klimafreundliche Anreise ins Fluggebiet

- ☑ Fahrt möglichst mit Bussen und Bahnen.
- ☑ Organisiert euch und nutzt die Vorteile der Gruppentarife bei Bus und Bahn.
- ☑ Wenn das nicht geht: Sprecht eure Fliegerfreunde an und bildet Fahrgemeinschaften.
- ☑ Nutzt den Thread „Treffpunkt“ im DHV Gleitschirm und Drachen Forum für Verabredungen, Mitfahr- und Fluggelegenheiten: <https://gleitschirmedrachenforum.de/>
- ☑ Organisiert euch im Club über die Vereinswebsite, Rundschreiben etc., nützlich sind auch Internetportale wie z.B. Doodle oder Google Drive.
- ☑ Soziale Medien, wie beispielsweise Facebook oder WhatsApp-Gruppen, sind bei der Organisation ebenfalls eine große Hilfe.
- ☑ Fahrt nur Teilstrecken zum Fluggebiet mit dem Auto und Strecken mit Staugefahr mit ÖPNV.
- ☑ Informiert als Club oder Flugschule auf eurer Website über optimale Verbindungen mit ÖPNV oder Vorteilskarten in der Region – viele Regionen bieten auch interessante Kombikarten.
- ☑ In vielen Regionen werden derzeit angesichts der öffentlichen Debatte um den Klimaschutz die Nahverkehrspläne (NVP) überarbeitet. Die Angebote sollen attraktiver werden, Tourismus- und Ausflugsziele besser angebunden werden. Wenn möglich, engagiert euch in den Vereinen/Flugschulen vor Ort, um evtl. eine Anbindung des Fluggeländes zu erwirken.
- ☑ Denkt über Flugreisen mit Kompensationsangebot nach, z.B. www.atmosfair.de
- ☑ Interessant: der persönliche CO2-Rechner des Umweltbundesamtes: https://uba.co2-rechner.de/de_DE/

ANZEIGEN

NEU:
ONLINE-KURS

Claudia Gugisch
Coaching

Sport-Mentalcoaching • Einzelcoaching & Vorträge
www.claudia-gugisch.de

Cabo de Gata -Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779



12:36 Uhr | Ankunft an der Wallbergbahn – der Parkplatz rappellvoll! „Voll krass“, staunt Lissy, „siehste, das Problem hat Björn nicht.“ Ganz hinten finden wir eine Lücke – kaum stehen wir, kommt auch schon der rote Bus vorgefahren und ein mega-entspannter Björn steigt aus.



14:00 Uhr | Start vom Wallberg bei super Bedingungen.



Da schweben sie hin

FAZIT: Uns hat das Ergebnis unserer Testfahrt überzeugt: Es lohnt sich absolut, vor der Reise Angebote der öffentlichen Verkehrsanbieter zu checken. Zudem bietet der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) Freiheit beim XC-Fliegen, denn das Auto muss nicht umständlich vom Startplatz zurückgeholt werden. Das Reisen mit Bus und Bahn ist deutlich entspannter und wesentlich klimafreundlicher. Praktisch für die Planung ist die Bahn-App „DB-Navigators“.



Pro Bahn

- Die Bahn wirbt damit, klimafreundlichster Verkehrsträger zu sein
- Mit Sparangeboten und Vorteilskarten kann man relativ günstig reisen.
- ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) bietet Freiheit beim XC-Fliegen. Das Auto muss nicht umständlich vom Startplatz zurückgeholt werden.
- Gute, schnelle Verbindung zwischen deutschen Städten
- Entspannte Anreise zum Fluggebiet
- Keine nervigen Staus
- Keine Parkplatzsuche bzw. -gebühr nötig
- Regionale Verkehrsnetze werden in vielen touristisch interessanten Regionen ausgebaut.
- Bahn-App: „DB-Navigators“ bietet viele praktische Funktionen, Reiseauskunft mit allen wichtigen Informationen, z.B. Handy-Tickets buchen, Komfort Check-in.



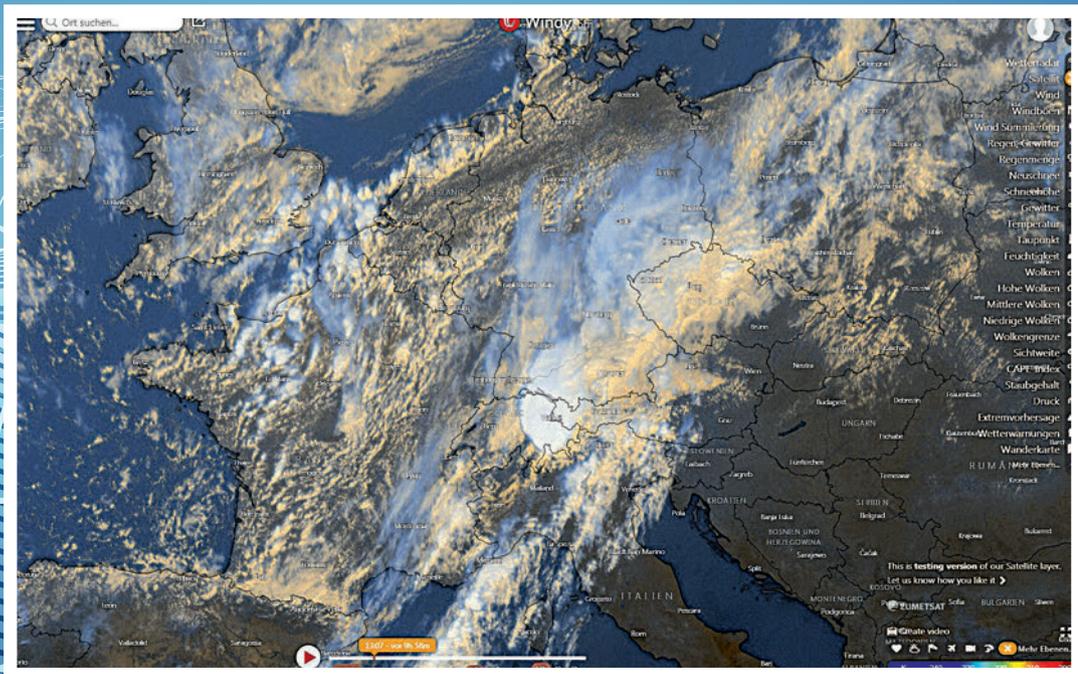
Contra Bahn

- Rechtzeitige Reiseplanung erforderlich
- Nicht alle Regionen sind gut erreichbar, an Wochenenden evtl. gar nicht
- Als Fahrgast ist man an Abfahrtszeiten gebunden
- Volle und laute Züge – keine Sitzplatzgarantie in einigen Regionalzügen
- Verspätungen möglich (technisch oder wetterbedingt)
- Nicht immer preiswert
- Fahrkartensysteme sind oft eine Herausforderung

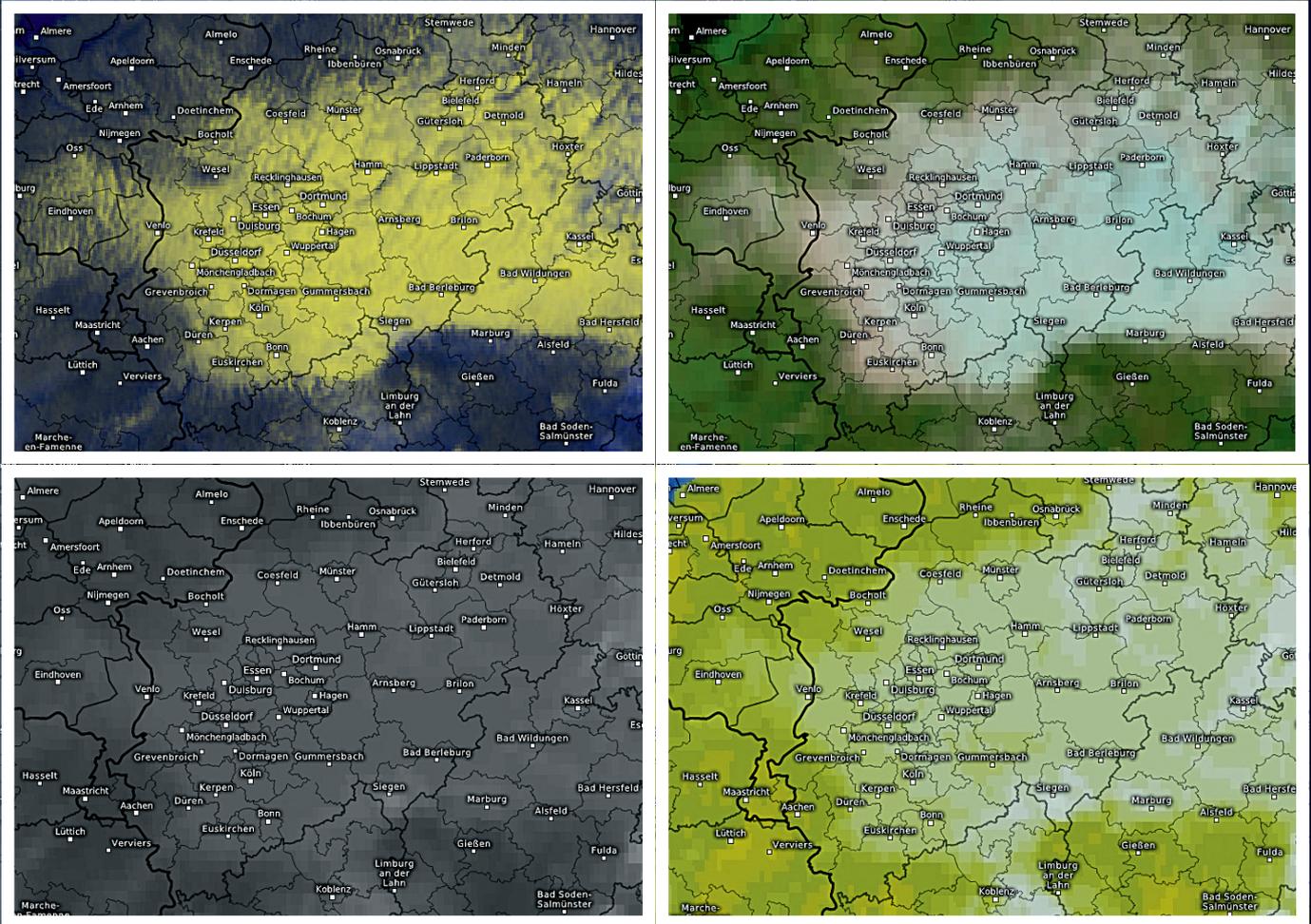
Hilfreiche Satelliten-Bilder

Zum Meteo-Check – auch noch am Startplatz – ist stets auch ein Blick auf aktuelle Satellitenbilder ratsam. Sie können helfen, die Wetterentwicklung besser einzuschätzen.

TEXT UND FOTOS: LUCIAN HAAS



↑ Das Satellitenbild vom 12. August 2019. Über den Alpen herrscht ein großes Schlechtwettergebiet, über die deutschen Mittelgebirge ziehen Schauerzellen. In Norddeutschland stehen schöne Wolkenstraßen. Quelle: Windy



↑ An diesem 17. Juli lagen Fliegerfrust und Fliegerlust nah beieinander. Während über NRW ein dichtes Wolkenfeld herrscht, schließen im Süden davon thermisch interessante Luftmassen an. Hier vier Mal die gleiche Situation, aber in verschiedenen Darstellungen von Kachelmannwetter betrachtet (HD, color, infra und nature). Quelle: Kachelmannwetter.

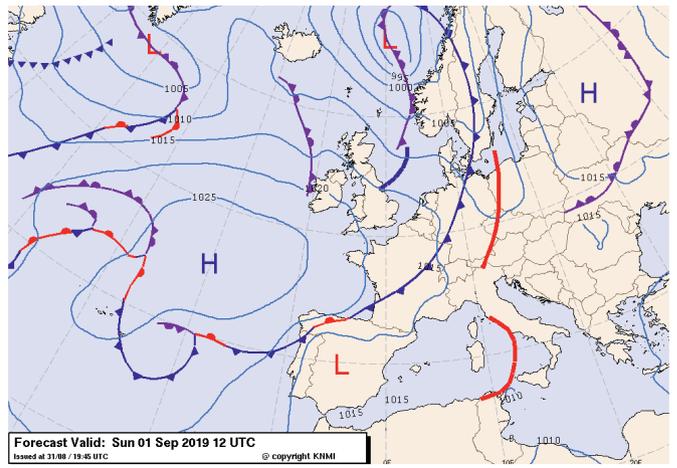
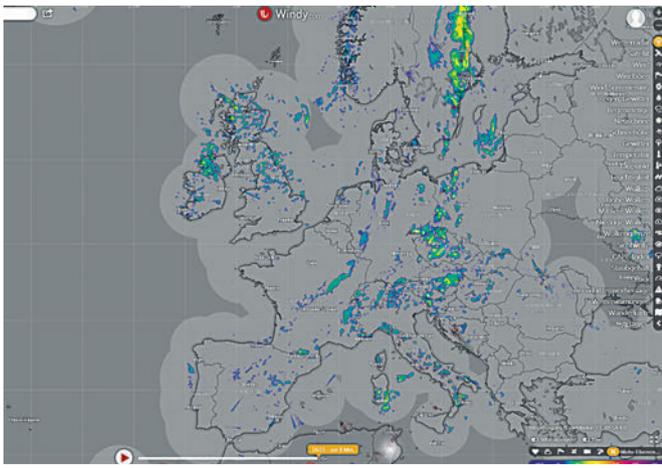
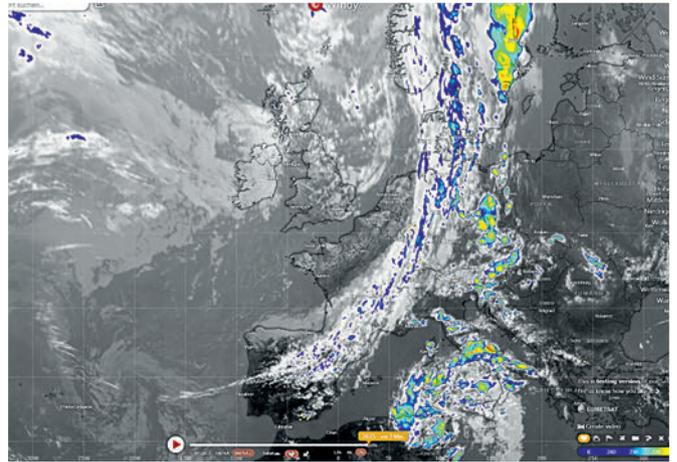
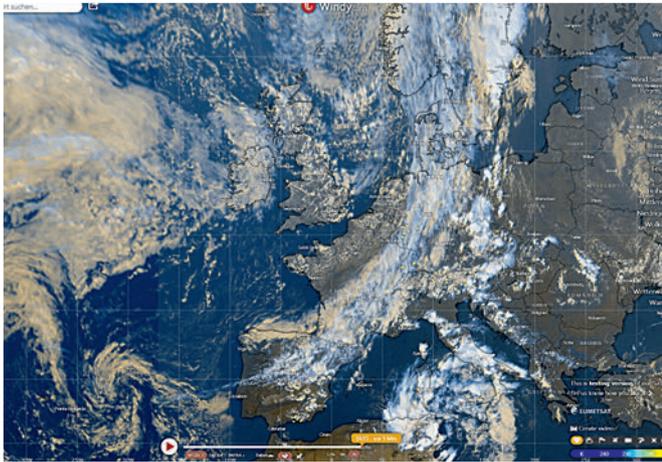
Es war einer dieser seltsam durchgewachsenen Tage Mitte Juli. Der Verein DGC Siebengebirge hatte zum Windenschlepp eingeladen. Laut Wetterbericht sollten eigentlich gute thermische Bedingungen herrschen. Doch ein Blick aus dem Fenster in Bonn verhieß nichts Gutes. Eine dichte, graue Schicht-Bewölkung zog sich über den gesamten sichtbaren Himmelsbereich.

Das war um 10 Uhr so und zeigte auch bis 13 Uhr keine Besserung. Thermik war unter solchen Bedingungen ziemlich sicher nicht zu erwarten. Sollte ich trotzdem noch in das Luftlinie gerade mal 16 Kilometer südlich gelegene Schleppgelände Hohenunkel fahren, nur um dann am Seil ein paar Abgleiter zu absolvieren?

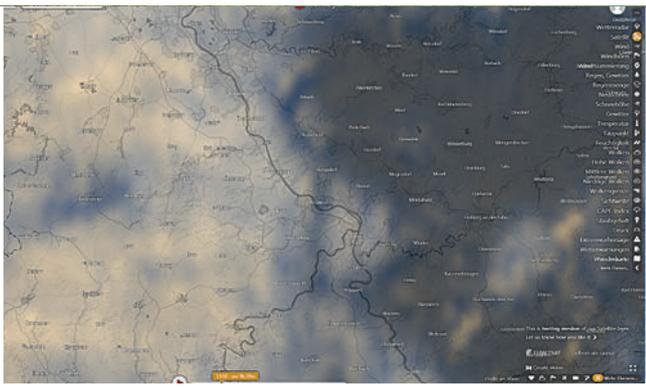
Man hätte hier frustriert den Schirm gleich wieder in die Ecke stellen und den

Flugtag abschreiben können. Ich besann mich aber auf eine letztendlich rettende Lösung: Erst einmal noch aufs Meteo-Satellitenbild schauen! Sind diese perfiden Stratuswolken wirklich überall zu finden, oder zieht das Wolkenband weiter, oder zeigt es Auflösungserscheinungen?

Der Blick auf diverse Sat-Bilder und Zeitrafferaufnahmen lieferte tatsächlich eine Überraschung: Da hing ein dichter Wol-



↑ Eine Kaltfront zieht über Deutschland hinweg. Weiter im Osten herrscht eine Troglinie und sorgt dort für starke Gewitter. Im Infra+ Bild von Windy sind die besonders kalten und hohen Wolkentops gut zu erkennen. Die Lage spiegelt sich auch im Regenradar wieder. All das war auch mit Blick auf die Bodenwetterkarte zu erwarten gewesen. Quelle: Windy, KNMI



↑ Eine warmfrontartige Schichtbewölkung rückt vor und wird schon bald die Thermik unterbinden. Im Satbild ist das dichte Wolkenband gut zu erkennen. Der Standort des Fotografen war in der Mitte des Satbildes bei Neuwied – mit Blick nach Südost. Quelle: Windy

kenfleck fast unbeweglich genau über Nordrhein-Westfalen, Bonn inklusive. Doch nur wenige Kilometer weiter südlich lockerte das alles schon auf. Von Bonn aus war dieses Aufklaren nicht einmal zu erahnen. Aber in Hohenunkel schien tatsächlich die Sonne. Wenig später wurde ich noch mit einem schönen, kleinen Streckenflug belohnt.

Dieses Beispiel zeigt, warum es ratsam sein kann, als Flieger beim Flugwetter-Check auch stets einen Blick auf aktuelle Satelliten-Bilder zu werfen. Sie helfen, die reale Wettersituation und -entwicklung besser zu erfassen. Denn obwohl die Meteo-Modelle der diversen Wetterdienste heute im Durchschnitt erstaunlich gut zutreffende Prognosen liefern, stimmen sie lokal und auf bestimmte Zeitpunkte betrachtet nicht immer mit den realen Bedingungen überein.

Vielleicht ist viel Wüstenstaub in der Luft, der für extrem diesige Luft sorgt, während das Meteo-Modell strahlend blauen Himmel verspricht? Im Sat-Bild ist so etwas zu erkennen.

Vielleicht zieht eine Kaltfront viel schneller herein, als vom Modell erwartet, weshalb ich vielleicht besser nicht mehr starten sollte? Im Sat-Bild bzw. im Satelliten-Film ist so etwas zu erkennen.

In welche Richtung weisen eigentlich die tollen Wolkenstraßen am Himmel? Im Sat-Bild ist auch das zu erkennen.

Allerdings muss man zuerst verstehen, welche Arten von Satelliten-Bildern es gibt, und wie man die bunten oder grau-weißen Aufnahmen zu deuten hat. Nachfolgend eine kleine Einführung in das Basiswissen der Satellitenbild-Interpretation.

Geostationäre Wettersatelliten wie die europäische Meteosat-Serie schauen von einem fixen Punkt über dem Äquator auf die Erde herab und schicken typischerweise alle 15 Minuten Bilder, die jeweils eine halbe Erdkugel erfassen. Die neuesten Meteosat-Satelliten liefern zudem auch alle 5 Minu-

ten Ausschnitte davon, mit Fokus auf Europa, um so besonders schnelle Wetterentwicklungen besser erfassen zu können. Es gibt Meteo-Seiten im Internet, auf denen die Satelliten-Bilder im 5-Minuten-Rhythmus abgerufen und sogar wie ein Zeitrafferfilm abgespielt werden können (s. Gute Sat-Bild-Quellen).

Die Instrumente, mit denen die Meteo-Satelliten auf die Erde schauen, ähneln Kameras. Sie können zum einen das gesamte visuelle Lichtspektrum erfassen, betrachten aber auch noch gezielt ausgewählte Frequenzbänder bzw. Lichtfarben daraus. Diese Kanäle sind daraufhin optimiert, wetterbestimmende Bestandteile und Eigenschaften der Atmosphäre besser erkennen zu können, zum Beispiel den Wassergehalt oder die Temperatur der Wassertropfen am Wolken-Top. In den Satelliten-Bildern, die man im Internet findet, können ganz unterschiedliche Bestandteile dieser Daten dargestellt sein. In Kombination können sie dem Betrachter ergänzende Informationen liefern.

Typischerweise werden bei den Sat-Bildern zwei Hauptarten unterschieden: Visuell und Infrarot (IR). Visuell bzw. „visible“ bezeichnet Aufnahmen in dem fürs menschliche Auge sichtbaren Spektrum. Sie basieren auf dem von den Wolken reflektierten Sonnenlicht. Deshalb gibt es nutzbare visuelle Bilder auch nur vom Tag. Nachts sind darauf so gut wie keine Wolken zu erkennen.

Der Vorteil von visuellen Bildern ist, dass sie eine höhere Auflösung erreichen als IR-Bilder. Wolkenstraßen zum Beispiel, die im IR-Bild nur als verwischene Streifen erscheinen, können im visuellen Bereich durchaus gut erkennbar sein.

Noch aussagekräftiger werden die visuellen Bilder allerdings durch einen geschickten Einsatz von Zusatz-Farbkännen. In der Darstellung von Windy zum Beispiel erscheinen sehr dichte und hochreichende Wolken in weiß. Wolken aus den unteren Stockwerken

Gute Sat-Bild Quellen

Auf so gut wie allen Meteo-Seiten im Internet sind auch Satelliten-Bilder zu finden. Häufig ist die Darstellung aber zu klein oder zu grob, um darauf auch lokalere Entwicklungen nachverfolgen zu können. Es lohnt sich, mit solchen Quellen zu arbeiten, die ein einfaches Zoomen in die Bilder ermöglichen. Idealerweise sollte man dabei noch schnell zwischen visuellen und Infrarot-Bildern wechseln können. Noch besser wird es, wenn man zusätzlich für den gleichen Bildausschnitt auch ein aktuelles Regenradar einblenden kann, um das Wolkenbild mit der Schauerfähigkeit direkt vergleichen zu können. All diese Funktionalitäten sind bei den beiden Anbietern Windy und Kachelmannwetter zu finden. Sie bieten die Sat-Bilder sogar mit 5-Minuten-Updates, weshalb sie hier empfohlen werden. Auch alle Bildbeispiele dieses Artikels stammen von diesen Quellen.

Windy

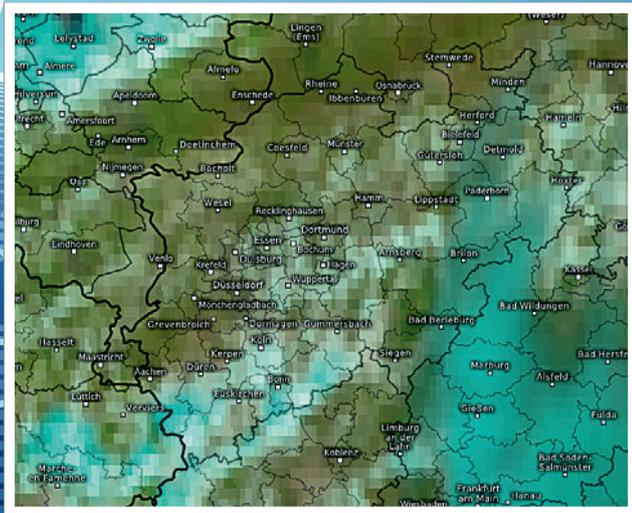
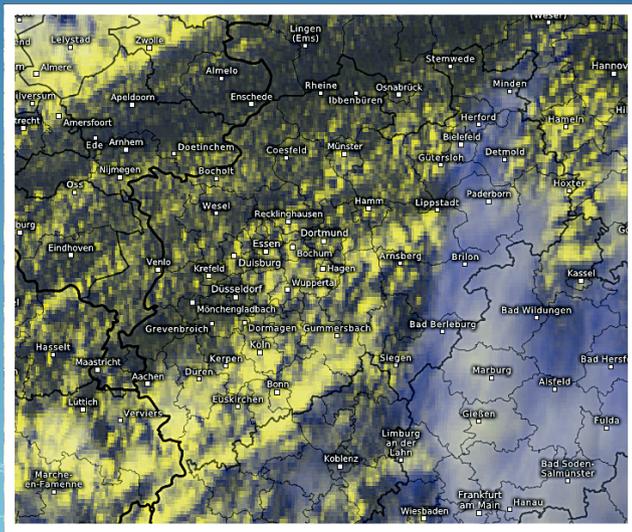
Bei Windy lässt sich eine Satbild-Anzeige einschalten, welche fast die ganze Erde umfasst und in der Zoomstufe frei wählbar ist. Für Europa werden die Bilder im 5-Minuten-Rhythmus erneuert. Die Darstellung lässt sich dann sogar animieren – für die letzten 2, 6 oder 12 Stunden. Als Darstellungsoptionen stehen die Varianten Visible, Infra und Infra+ zur Verfügung. Bei Infra+ werden besonders kalte Wolken-Tops künstlich eingefärbt (s. Erklärung im Haupttext). Windy gibt es auch als App für Smartphones und bietet dort ebenso schnellen Zugriff auf die Sat-Bilder.

LINK: www.windy.com/de/-Satellit-satellite

Kachelmannwetter

Bei Kachelmannwetter lässt sich zwar der Bildausschnitt nicht so frei wählen wie bei Windy. Dafür stehen hier noch mehr Optionen zur Verfügung, wie die Sat-Bild-Daten aufbereitet sind. So bietet Kachelmannwetter neben den üblichen visuellen und IR-Bildern u.a. auch Darstellungen des Wasserdampfgehaltes (Feuchtigkeit der Luftmassen), der Staubmengen in der Luft oder eines speziellen nächtlichen Nebel-Checks. Kurze Erläuterungen, wie man die Farben der Bilder zu deuten hat, sind jeweils auf den Seiten von Kachelmannwetter zu finden (blau-weißes „i“ unter den Bildern anklicken).

LINK: kachelmannwetter.com/de/sat/satellit-nature-5min.html



© LUCIAN HAAS

↑ Eine schauerträchtige Lage mit kleinräumigen Gewittern Mitte August. Im speziellen „color“ Sat-Bild von Kachelmannwetter sind die hohen Wolkentops südlich und östlich von Bonn an der speziellen türkis-blauen Färbung zu erkennen. Vom Boden aus sah die reale Situation durchaus dunkel und dramatisch aus. Fotostandort war an einem Fluggebiet südöstlich von Bonn, der Blick geht nach Nordwesten. Die im Foto erfasste Zelle ist im „color“ Sat-Bild als kleiner türkiser Fleck im Osten von Bonn zu erkennen.

Quelle: Kachelmannwetter

werden hingegen sandfarben angezeigt. Hoch liegende, dünnere Cirrus-Bewölkung ist als blau-silbriger Schleier zu erkennen.

Infrarot-Sat-Bilder wiederum ähneln Aufnahmen mit einer Wärmebildkamera. Sie erfassen die Wärmestrahlung, die jeweils von der Wolkenoberseite ausgeht. Das ist im Grunde nichts anderes als die Temperatur am Wolken-Top.

IR-Sat-Bilder sind in Grautönen gehalten. Dabei gilt die Regel: Je dunkler das Grau, desto wärmer, je heller und zu weiß tendierend, desto kälter. Da die Temperatur in der Atmosphäre mit der Höhe abnimmt, werden sehr hoch reichende Wolken natürlich am hellsten im Infrarot-Bild aufscheinen. Bodennähere Bewölkung hingegen ist als deutlich grauere Flatschen zu erkennen.

Es gibt auch IR-Sat-Bilder, bei denen Farbe mit ins Spiel kommt. Bei Windy z.B. sind diese unter der Bezeichnung Infra+ zu finden. Darin sind die höchsten und damit kältesten Wolken, in denen Temperaturen von unter -30°C herrschen, künstlich eingefärbt. Und zwar in einem Farbspektrum von blau bis rot. Dabei gilt (anders als es die Farbgebung allein vermuten ließe) eine umgekehrte Zuordnung: d.h. blaue Zonen sind in diesem Fall weniger kalt als rote. Das Rot kann man hier durchaus als eine Art Warnfarbe sehen.

Durch die Farbgebung im IR-Bild kann man schnell erkennen, wo sich besonders hoch reichende Wolken mit Schauer- und Gewitter-Potenzial befinden. Bei einer Temperatur von -30°C beginnen Wolken in der Regel deutlich zu vereisen und Niederschlag zu bilden. Je kälter der Wolkentop erscheint (grün-gelb-rötlich in der Infra+ Darstellung), desto höher sind die Wolken schon aufgeschossen und desto heftiger kann es daraus regnen oder gar hageln.

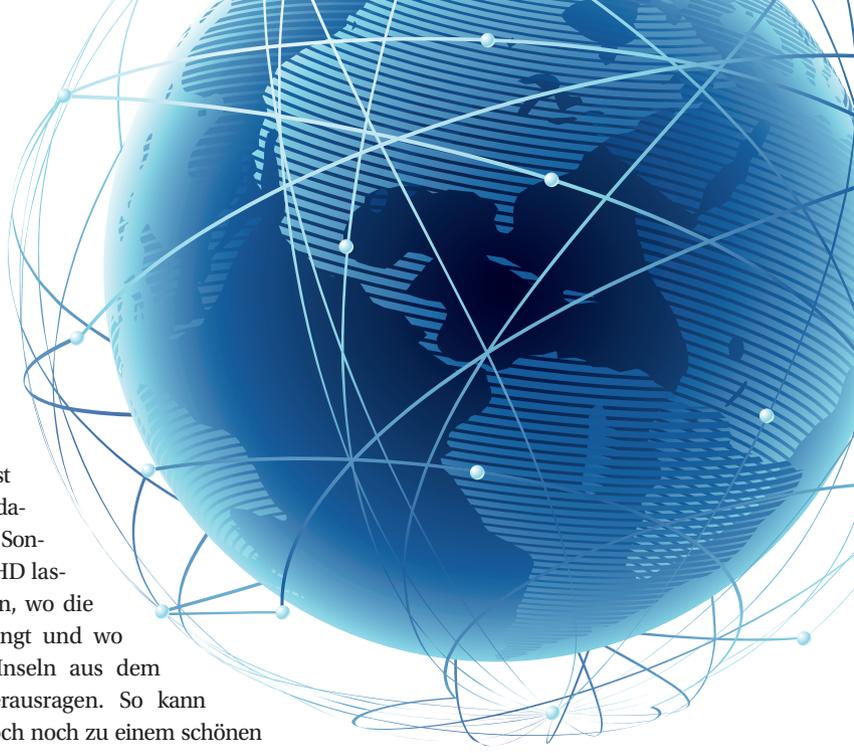
Wer lernen will, Satelliten-Bilder gut zu lesen und zu interpretieren, sollte sich angewöhnen, regelmäßig einen Blick darauf zu werfen und mit weiteren Infos zu verbinden. Zum Beispiel kann man im Sat-Bild nach hochschießenden Wolken Ausschau halten, und zwar sowohl visuell als auch in der IR-Darstellung. Diese Bilder vergleicht man dann mit Daten des Regenradars und dem eigenen Blick zum Himmel. So wird man mit der Zeit aus der Erfahrung heraus immer schneller jene Wolkenmuster erken-

nen können, die üblicherweise mit Schauer-
tätigkeit zusammenhängen.

Sehr hilfreich ist es auch, nicht nur stati-
sche Sat-Bilder zu betrachten, sondern
auch deren Entwicklung mit der Zeit. Viele
Sat-Bild-Quellen im Internet bieten die
Funktion, dass man sich einen Zeitraffer
über zwei, sechs oder zwölf Stunden ab-
spielen lassen kann. Dann sieht man sehr
gut, wie schnell und wohin Wolkenbänder
ziehen. Das kann hilfreich sein, um zum
Beispiel abzuschätzen, wann eine angekün-
digte Front vermutlich den eigenen Stand-
ort erreichen könnte, bzw. wie viel Zeit wohl
vergeht, bis man in den Bereich mit dem
wieder nutzbaren Rückseitenwetter kommt.

Gerade jetzt im Herbst und Winter sind
Sat-Bilder auch sehr nützlich, um mögliche
Nebellagen zu identifizieren. An Hoch-
drucktagen ist der Himmel ja oft wolkenfrei,

doch in den
Tallagen bil-
den sich durch
nächtliche Aus-
kühlung hartnä-
ckige Hochnebel-
felder. Darunter ist
es grau und trüb, da-
rüber scheint die Son-
ne. Sat-Bilder in HD las-
sen gut erkennen, wo die
graue Suppe hängt und wo
die Berge wie Inseln aus dem
Wolkenmeer herausragen. So kann
man vielleicht doch noch zu einem schönen
Flug von einem höher gelegenen Startplatz
starten, den man beim Blick vom Boden aus
gar nicht erwartet hätte – natürlich unter der
Voraussetzung, dass es einen ebenfalls noch
über dem Nebel liegenden Landeplatz gibt. ▽



ANZEIGE

© Bernd Höller



WINTERSCHLAF IST KEINE OPTION

DEIN ABENTEUER
UNSER EQUIPMENT

www.gleitschirm-optimal.de

„AUS DER WOLKE QUILLT DER SEGEN,
STRÖMT DER REGEN; AUS DER WOLKE OHNE
WAHL, ZUCKT DER STRAHL“

FRIEDRICH VON SCHILLER

Wolken sind Wetterzeichen!

Welchen Nutzen hat eine gute Wolkenbeobachtung und ihre professionelle Interpretation für Gleitschirm- und Drachenflieger?

TEXT UND FOTOS: DR. MANFRED REIBER

Wolken sind sichtbarer Ausdruck von in der Atmosphäre ablaufenden physikalischen Prozessen. Sie zeigen uns, wie Strömungen, Vertikalbewegungen und Turbulenzen entstehen, sich weiterentwickeln und wieder vergehen. Ein besseres Strömungslabor als eine Wolke zum Studium atmosphärischer Vorgänge kann man sich nicht vorstellen. Als Gleitschirmflieger sollten wir versuchen zu verstehen, warum eine Wolke gerade so aussieht, wie sie aussieht und genau beobachten, wie sie sich verändert und was sich verändert, dann verstehen wir auch, welche thermischen bzw. dynamischen Prozesse aktuell in der Wolke ablaufen. Wir begreifen so besser, wie sich die Wolke und darüber hinaus die Atmosphäre im nächsten Moment verhalten wird und können so Risiken, aber auch günstige Wetterentwicklungen für das Gleitschirmfliegen früher erkennen.

Wolken geben uns Hinweise auf Niederschlag, wie Schnee, Regen, Graupel oder gar Hagel. Sie zeigen uns aber auch, wo Thermik, Tur-

bulenzen, Wellenauf- oder Wellenabwind zu erwarten sind, ob in Kürze ein Schauer oder Gewitter entstehen wird, oder ob sie sich vielleicht gerade auflösen und eine Wetterbesserung zu erwarten ist.

Wolken können ästhetisch, schön oder interessant sein, sie können aber auch drohend und gefährlich aussehen und in der Tat auch sein. Interpretiert man ihr Erscheinungsbild richtig, dann führen sie uns zu einem tieferen Wetterverständnis. Wolken geben Auskunft über die aktuelle Wetterlage und lassen oft präzise, wenn auch meist nur kurzfristige Wettervorhersagen (für einen Zeitraum bis etwa zwei Stunden im Voraus) zu.

Es lohnt sich also a priori Wolken genau zu studieren, um für den Flug relevante Schlussfolgerungen abzuleiten.

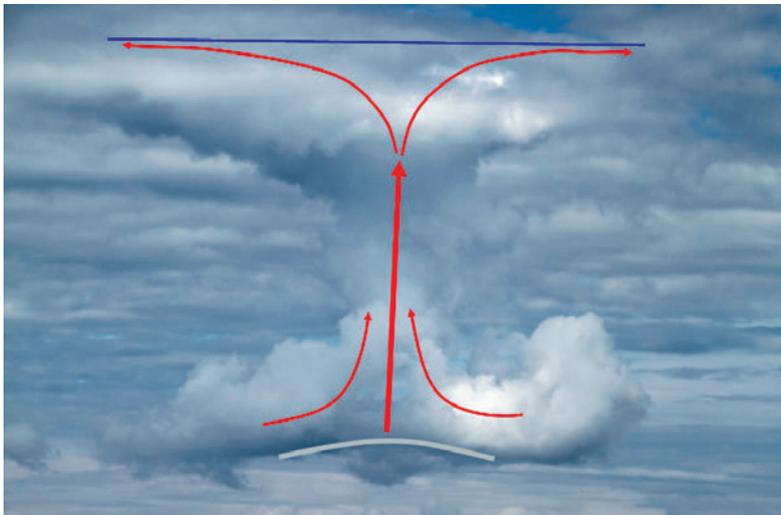
An einigen praxisrelevanten Beispielen möchte ich im Folgenden Einblicke in die Kunst der Interpretation von Wolken geben und zeigen, welche Signale uns Wolken für die Praxis des Gleitschirmfliegens geben.

1. Thermik und Wolken

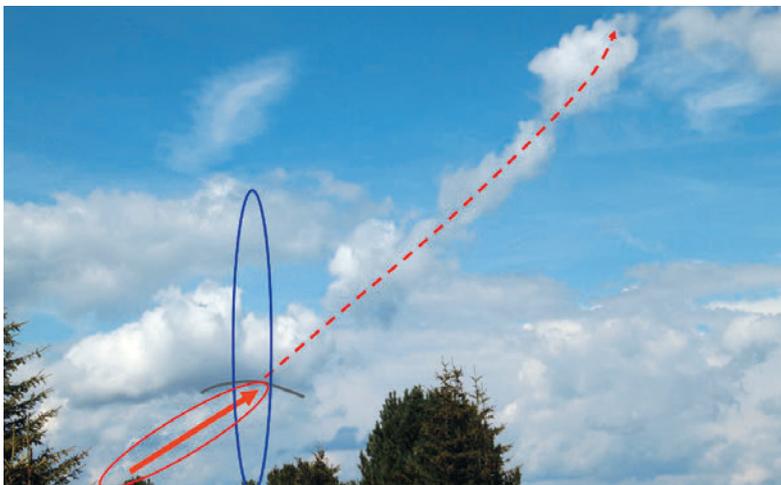
Quellwolken sind ja sichtbar gewordene Thermikblasen, deshalb kann man aus dem genauen Studium dieser Wolken vieles über Struktur und Verhalten der Thermik lernen.



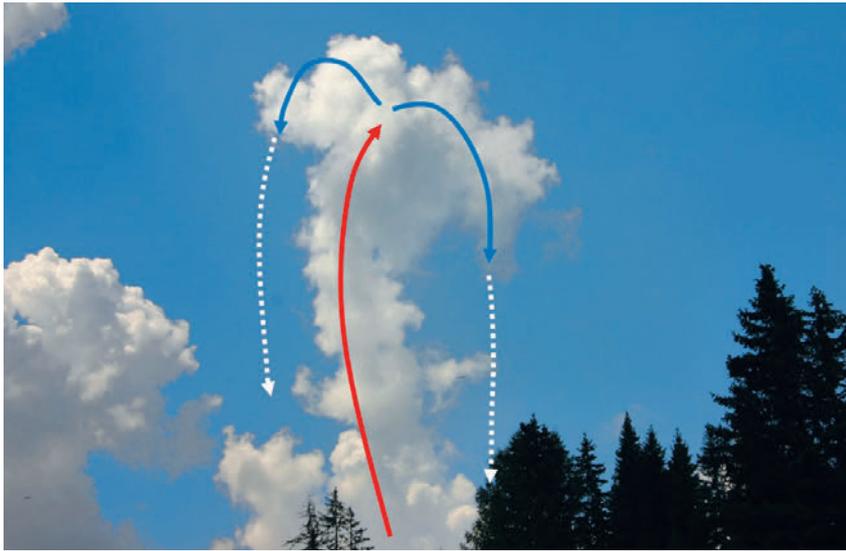
1 | Eine Thermikblase hebt ab und wird durch den kondensierenden Wasserdampf als Wolke sichtbar. Das stärkste Steigen ist im Zentrum der Blase (geschätzte Vertikalgeschwindigkeit bei diesem Beispiel ca. 6 bis 8 m/s), an den Rändern herrscht Abwärtsbewegung und Turbulenz. Typisch ist auch für frische Blasen und starke Thermik die eingestülpte Wolkenbasis.



2 | Die eingestülpte Basis und der senkrechte Thermikschlauch weisen auf gute Thermik hin. Die Windzunahme mit der Höhe ist gering, deshalb ist der Thermikschlauch fast senkrecht. Die Thermik wird hier an einer Inversion (blaue waagerechte Linie) beendet, das erkennt man an der horizontalen Ausbreitung der Wolke in Inversionshöhe.



3 | Der Thermikschlauch ist wegen der Windzunahme mit der Höhe nach rechts geneigt (rot gestrichelter Pfeil). Die Basis ist eingestülpt, das Gebiet mit der stärksten Thermik ist mit dem dicken roten Pfeil gekennzeichnet, es liegt unterhalb der Wolke, ist aber vom Boden aus gesehen wie der Thermikschlauch nach rechts geneigt. Das Gebiet senkrecht unter der Wolke ist bis in größere Höhen thermisch quasi inaktiv (blaue Ellipse). Regel: Das thermisch aktive Gebiet ist unterhalb der Wolke in Verlängerung des Thermikschlauches zu suchen.



4 | Ein schmaler, fast senkrechter Thermikschlauch lässt gute Thermik erwarten, aber rechts und links des Schlauches erkennt man schön die abwärts gerichtete Strömung. Dort, wo es thermisch aufwärts geht, ist immer auch abwärts gerichtete Strömung zu erwarten und umgekehrt.

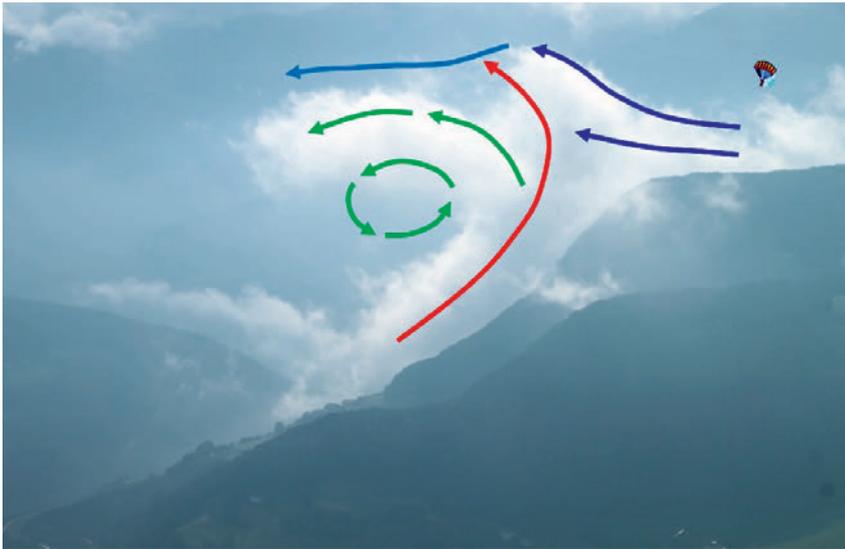


5 | Typisch auch hier wieder die beste Thermik im zentralen Bereich der Wolke und die Turbulenzgebiete an den Rändern der Wolke in mittlerer Höhe (im Schulterbereich der Wolke). Der Thermikschlauch ist hier leicht in Windrichtung geneigt. Die Ausbildung von geneigten Thermikschläuchen zeigt uns schon, dass sich Wind und Thermik gegenseitig beeinflussen. Insbesondere im gegliederten Gelände ist die Interaktion zwischen bodennahem Wind und Thermik oft markant ausgeprägt.

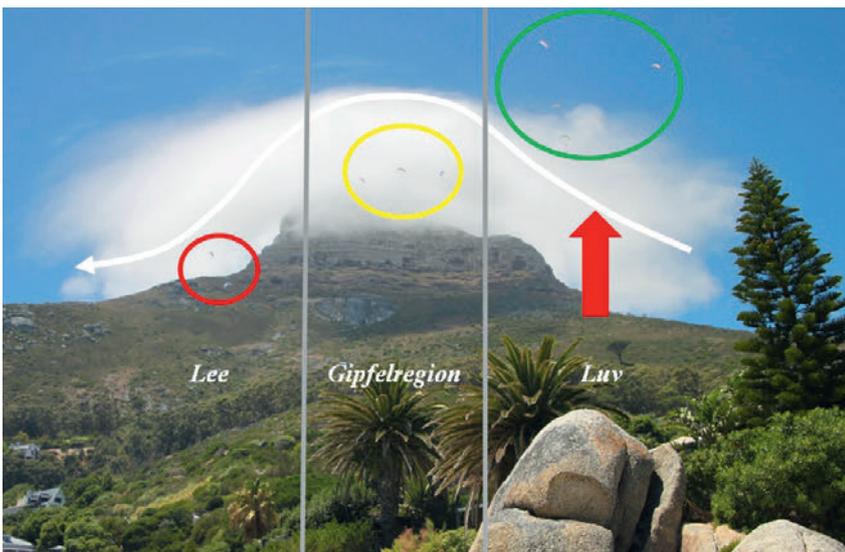
SKYTRAXX



2. Thermik und Dynamik in gegenseitiger Beeinflussung



6 | Durch intensive Sonneneinstrahlung am Hang bildet sich eine Warmluftblase, die thermisch aufsteigt. Der von rechts wehende Gradientwind lässt die Thermik nicht weiter aufsteigen, sondern versetzt sie in Rotation. So kommt es bei Thermik im Lee, zumindest unterhalb der Gipfelhöhe bis kurz darüber, zu Turbulenz, die für das Gleitschirm- und Drachenfliegen zur echten Gefahr werden kann.



7 | Dieses Bild zeigt mit wieviel Geschick und fliegerischem Können Gleitschirmflieger die Möglichkeiten des Wetters nutzen. Man kann sie in drei Kategorien (grün, gelb, rot), einteilen. Sie verhalten sich wie Ampelflieger. Im Luv, das ist der Bereich grün, nutzen die geübten Flieger das dynamische Steigen am Hang plus dem thermischen Steigen infolge der Sonneneinstrahlung. In der Gipfelregion, das ist der Bereich gelb, gibt es nur noch relativ schwaches dynamisches Steigen, kaum thermisches Steigen. Die Flugbedingungen sind ungünstiger als im Luv. Die großen Höhen werden hier nicht mehr erreicht. Im Lee ist die Ampel auf rot geschaltet, es herrscht dynamisches Sinken und außerdem Turbulenzgefahr. Dieser Bereich sollte unbedingt gemieden werden!

ANZEIGE



3. Gibt es auch Quellwolken, die auf schlechte Thermik hinweisen?

Ja, es gibt auch Quellwolken, die nicht ziehen. Kann man diese Wolken an ihrem Aussehen erkennen?



8 | Quellwolken, die auf schlechte Thermik hinweisen, haben zerrissene Untergrenzen, sie quellen nicht oder kaum nach oben aus, auch die Obergrenzen sind zerfranst. An manchen Wolken hängen Schläuche nach unten, auch ein Zeichen für geringe Thermik. Man darf sie nicht mit neu entstehenden Quellwolken verwechseln, diese können ein Zeichen guter Thermik sein.

4. Gewitterwolken und chaotisch aussehende Wolken, hier lauert eine tödliche Gefahr!

- In Gewitterwolken treten in der Regel mehrere Fluggefahren gleichzeitig auf:
- Starke bis extrem starke Turbulenz in der Gewitterwolke, aber auch in der Nähe der Wolke, auch unterhalb der Wolke
- Schwere Vereisung, auch am Gleitschirm und am Piloten, wenn sie sich oberhalb der Nullgradgrenze befinden
- Blitz- und Hagelschlag, starke Regen- bzw. Schneeschauer in der Wolke und in ihrer Umgebung
- tiefe Wolkenuntergrenzen bei Niederschlag
- Turbulenz mit starker bis extrem starker aufwärts und abwärts gerichteter Vertikalbewegung (auch schon unterhalb der Wolken), verbunden mit der Gefahr, dass kleinere Luftfahrzeuge, wie Ballone, Segelflugzeuge, Gleitschirme, Drachen in eine Gewitterwolke eingesaugt und dort durch extreme Windscherungen zerstört werden können und/oder bis in große Höhen (im Extremfall bis in Tropopausenhöhe) verfrachtet werden können.



9 | Dieses Bild zeigt einen voll entwickelten Cb capillatus, eine Gewitterwolke im Reifestadium. In dieser Wolke sind alle oben genannten Fluggefahren in extremer Ausprägung zu erwarten. Schön zu erkennen ist die aufwärts gerichtete Vertikalbewegung im zentralen Teil der Wolke. Man sieht auch, dass die Wolke in diesem Bereich sogar die Tropopause durchbricht. Es wird ein Schlot mit gewaltiger Saugkraft sichtbar. Geraten kleinere Flugzeuge, Ballone, Drachen oder Gleitschirme in diesen Schlund, können sie bis in große Höhen geschleudert werden. Dann vereisen Schirm und Pilot, der Sauerstoffpartialdruck fällt, das kann zur Bewusstlosigkeit führen, es blitzt und donnert, die Turbulenz ist extrem, Hagel führt zu Verletzungen. Wer mutwillig oder aus Versehen in eine Gewitterwolke gerät, ist kein Held, er spielt mit seinem Leben.

10 | Häufig kommt es in Gewitternähe zu chaotisch aussehenden Wolken, die sich nicht in die allgemeine Wolkenklassifikation einordnen lassen. In diesem Beispiel ist sogar ein Tornado nicht ausgeschlossen. Der weiße Pfeil im Bild markiert einen Rüssel. Ob es wirklich zum Tornado kommt, ist nicht sicher, aber größte Vorsicht ist auf alle Fälle geboten!



5. Wolken erklären uns die Strömung um und über Hindernissen

11 | Die Wolken zeigen, wie der Berg im Luv angeströmt wird, die Luft dynamisch bis in die Gipfelregion steigt und von dort dynamisch absinkt und turbulent wird. Für das Gleitschirmfliegen lassen sich daraus leicht die richtigen Verhaltensregeln ableiten. Fliegt man von der Leeseite einen Berg zu tief an, hat man keine Chance, den Berg zu überwinden. Man gerät in die abwärts gerichtete Vertikalbewegung und in die Turbulenz und somit in größte Gefahr. Fliegt man vom Luv an, kann man das dynamische Steigen nutzen, muss aber in Gipfelhöhe hoch genug sein, um nicht in die Leeturbulenz und das dynamische Sinken auf der Leeseite zu geraten.



„DAS WETTER MACHT KEINE UNTERSCHIEDE ZWISCHEN DEN MENSCHEN, ES IST UNSER ALLER STÄNDIGER BEGLEITER - SO RUHIG, SO TURBULENT, SO WUNDERBAR UND MANCHMAL AUCH SO UNVORHERSEHBAR WIE DAS LEBEN“

JOHN W. ZILLMANN



12 | Der Gleitschirmflieger (blau-weiß-rot), der das dynamische Steigen nutzt, hat einen bescheidenen Höhengewinn, während der Gleitschirmflieger (gelb), der sich in der Umströmung des Berges befindet natürlich kein Steigen erwarten kann, seine Flugposition ist denkbar ungünstig.

Wer noch tiefer in die Materie der Wolkenbeobachtung eindringen möchte, kann sich auf meiner Website umsehen www.DrMReiber.de und vielleicht mein neuestes Buch „Wolken sind Wetterzeichen!“ beziehen.

Zum Schluss bitte ich um Feedback zu diesem Artikel drmreiber@freenet.de, besonders aber um neue Themenvorschläge für weitere Artikel, die das Interesse der Gleitschirmflieger wirklich treffen. Danke für eure Mitarbeit. ☞

ANZEIGE



VENTUS – Frei wie der Wind

4,4 Kilo (Größe S) | Schaumstoff-Protektor + SAS-TEC Protektor
Honeycomb-Sitzbrett

Das VENTUS zeichnet sich als Allround-Gurtzeug mit viel Komfort und hoher passiver Sicherheit aus. Zusätzlich zum klassischen Schaumstoffprotektor hat es einen viscoelastischen Rückenprotektor des deutschen Herstellers SAS-TEC, welcher bei einem Sturz den Druck auf eine größere Fläche verteilt. Dies reduziert das Risiko schwerer Rückenverletzungen. Einfache Handhabung, ergonomische Sitzgeometrie und das kleine Packmaß machen das VENTUS zum idealen Begleiter für jeden Tag.

Testflug gefällig? Mehr Informationen und deinen nächstgelegenen NOVA-Händler findest du unter: www.nova.eu/ventus

NOVA
30 years of airtime

Papillon[®]
Paragliding

DANKE!

Wir von Papillon bedanken uns herzlich bei allen Piloten, Kunden, Helfern, Mitarbeitern, Partnern und Kollegen. Wir wünschen euch eine schöne Winterzeit und einen guten Start in die Flugsaison 2020.

See you UP in the sky!



DANK AN DIE SPONSOREN

naviTer

NOVA



BGD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2019

Unverändert hoch ist die Anzahl der im DHV-XC eingereichten Flüge: 4.700 Piloten haben über 123.000 Flüge in der Saison 2019 hochgeladen

TEXT: RICHARD BRANDL

Vom 15. auf den 16. September endet um Mitternacht immer die laufende Saison der Wertungen in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, gleichzeitig beginnt ohne Unterbrechung sofort wieder die neue Saison. Einige Bewerbe, wie z.B. die Bundesliga, laufen erst ab Beginn Frühjahr des folgenden Jahres. Nachfolgend findet ihr eine Zusammenfassung aller Wertungen und Ergebnislisten der Saison 2019 mit den Plätzen 1-10. Wer genauere Details sucht, der findet diese im DHV-XC: www.dhv-xc.de - einfach die Saison 2019 auswählen.

Der neue Einreichungsrekord von 123.000 Flügen dokumentiert das unverminderte Interesse an einem Wettbewerb wie dem DHV-XC. Das einfache Hochladen von Flügen und die immer aktuellen Wertungslisten schaffen auf der einen Seite einen zu jeder Zeit transparenten Wettbewerb. Auf der anderen Seite zeigen die vielen hunderttausend Seitenzugriffe, dass sehr viele Piloten und „Zuschauer“ die Flüge anderer Piloten mitverfolgen. Hier geht es oft darum, eigene Strecken zu planen und von Erfolgen oder eben auch Misserfolgen der Kollegen zu lernen.

Etwas Statistik

In der Saison 2019 (vom 16. September 2018 bis zum 15. September 2019) haben 4.691 Piloten 123.075 Flüge eingereicht (Stand 25.09.2019). Die Teilnehmerzahl ist damit gegenüber 2018 leicht um ca. 4,5% und die Anzahl der Flugeinreichungen um ca. 1,3% gestiegen. Dieser Anstieg ist zwar gering, aber umso bemerkenswerter, wenn man den Traumsommer 2018 mit dem eher durchwachsenen in 2019 vergleicht. Zu den 25 Wertungen mit 10 Deutschen Meistertiteln werden derzeit 65 Regional- und Vereinswertungen mit teilweise eigenen Aufgabefaktoren im DHV-XC veranstaltet. Dies ist für die Mitgliedsvereine des DHV kostenlos.

Auch die Zugriffszahlen auf den DHV-XC lassen sich wieder sehen. In der Saison 2019, also im Zeitraum vom 16.09.18 bis zum 15.09.19, gab es 4.470.000 Seitenaufrufe (bei über 912.000 Besuchen der DHV-XC-Seite). Diese Zahlen sind nicht vergleichbar mit denen der Vorjahre, da sich durch das Datenschutzthema die Zählparameter verändert haben.

Wieviel weite Streckenflüge gab es? Bei den Gleitschirmen gingen 1.892 Flüge über 100 km und 244 über 200 km Strecke, 25 über 300 km und 2 über 400 km. Bei den Drachen waren es 566 Flüge über 100 km und 96 über 200 km, 10 über 300 und 1 über 400 km.

Die punktstärksten Flüge in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft waren bei den Gleitschirmen ein FAI-Dreieck von der Grente von Sebastian Barthmes mit 292,5 km und 585,01 Punkten und bei den Drachen ein FAI-Dreieck vom UL-Flugplatz Forst von Reinhard Pöppel mit 309,3 km und 618,68 Punkten. Bemerkenswert auch ein Flug von Brigitte Kurbel, die sich mit einem FAI-Dreieck von der Grente über 268,4 km mit 536,87 Punkten den Deutschen Damenrekord „Freie Strecke um ein Dreieck“ sichern konnte.

Die nach Punkten besten überhaupt im DHV-XC eingereichten Flüge waren bei den Gleitschirmen eine Freie Strecke in Lavabo/Brasilien von Konrad Görg mit 430,4 km (645,64 Pkt.) und bei den Drachen ein FAI-Dreieck, gestartet in Kössen von Toni Raumauf mit 323,8 km (647,66 Pkt.).

Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Es werden in der Saison 2019 wieder in 10 verschiedenen Klassen Deutsche Meistertitel für Gleitschirme und Drachen vergeben.

Markus Anders holt sich mit dem Gewinn der Gesamtwertung Gleitschirm unter 3.073 Teilnehmern den Titel Deutscher Meister GS-Gesamt. Oliver Teubert sichert sich in der Standardklasse (2.337 Teilnehmer) und Tim Huber in der Sportklasse (832 Teilnehmer) den Titel. Brigitte Kurbel gewinnt die Damenwertung (241 Teilnehmerinnen) und Stefan Lauth die Tandemwertung (236 Teilnehmer). In der Deutschen Flachlandmeisterschaft (1.953 Teilnehmer) setzt sich Samuel Blocher an die Spitze.

Bei den Drachenfliegern wird Markus Ebenfeld Deutscher Meister 2019 im Streckenfliegen in der Flexiblen Klasse (235 Teilnehmer). Jochen Zeyher sichert sich bei den Starrflüglern (137 Teilnehmer) den Sieg. Bei den Damen (20 Teilnehmerinnen) gewinnt wieder einmal Corinna Schwiegershausen und der Meistertitel in der Deutschen Flachlandmeisterschaft (247 Teilnehmer) geht an Reinhard Pöppel.

Neben den Wertungen, in denen Deut-

sche Meistertitel vergeben werden, gibt es noch viele weitere ohne offiziellen Titel, die aber nicht minder heiß umkämpft sind. In der Juniorwertung können Piloten mitfliegen, die bis zum Ende des Wettbewerbes maximal 28 Jahre alt sind. Es gewinnt bei den Gleitschirmen unter 152 Teilnehmern Markus Anders, der schon den Deutschen Meistertitel in der GS-Gesamtwertung holte. Auch letztes Jahr war übrigens der Gewinner der Gesamtwertung der Sieger der Juniorenwertung. Bei den Drachen ist besser Junior unter 10 Teilnehmern David Baumgartner. In der Newcomerwertung finden sich die Piloten, die zum ersten Mal in der laufenden und in der vorherigen Saison an einem Online-XC-Wettbewerb teilnahmen. Es siegt bei den Gleitschirmen (459 Teilnehmer) Felix von Mallinckrodt, bei den Drachen (21 Teilnehmer) Marco Gröbner.

Die Gleitschirm-Performanceklasse (375 Teilnehmer) gewinnt Markus Anders, der in der GS-Gesamtwertung damit auch ganz vorne liegt. Unter den ersten fünf Plätzen in der Gesamtwertung finden sich 3 Piloten aus der GS-Performancewertung. In der Klasse der Turmdrachen (129 Teilnehmer) siegt Timo Andre. Immer noch im Fokus vieler Piloten steht der Deutschlandpokal, in diesem werden, unterschiedlich zur Flachlandwertung, 6 Flüge eines Piloten gewertet, die in Deutschland gestartet sein müssen. Samuel Blocher sichert bei den Gleitschirmen (2.633 Teilnehmer) den Sieg und Reinhard Pöppel bei den Drachen (320 Teilnehmer).

Der Fun Cup ist ein Wettbewerb für Piloten mit Einsteigerschirmen (LTF 1/A) und Turmdrachen. Für einen Leistungsvergleich werden die gesamten Flugstunden aller Flüge eines Piloten zusammengezählt. Dadurch haben auch die Piloten einen Leistungsvergleich, die nicht auf Strecke gehen können oder wollen. Es siegt bei den Schirmen (177 Teilnehmer) Tommy Frey, bei den Drachen (127 Teilnehmer) Ralf Ullbig.

Dann gibt es noch zwei Wertungen für Vereine. Das ist zum einen die Deutsche Vereinswertung, hier bilden die drei besten Piloten eines Vereines mit ihren drei punktstärksten Flügen der Saison eine Mannschaft. Die Gleitschirmwertung gewinnt wie mittlerweile schon die letzten drei Jahre der

Gleitschirmclub Hochries-Samerberg, heuer mit Sebastian Barthmes, Werner Schütz und Ramona Eckert. Auch in der Drachenwertung belegt der Gewinner der letzten beiden Jahre wieder den 1. Platz, der Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V. mit den Piloten Markus Ebenfeld, Marco Gröbner und Tom Becher. Es nahmen 179 Vereine in der Gleitschirmwertung und 51 Vereine in der Drachenwertung teil. Und natürlich die Bundesliga, unterteilt in die 1. und die 2. Liga. Gewertet werden vom 01. März bis zum 15. September sogenannte Runden, anders gesagt Wochenenden. Es werden die Streckenkilometer, nicht die Punkte, der 3 weitesten Flüge eines Vereins, geflogen von unterschiedlichen Piloten, zusammengesetzt und dann nach Platzierung Punkte vergeben. Das Besondere, oft punkten dabei Piloten für ihren Verein, die sonst nicht auf den vorderen Plätzen der Ranglisten zu finden sind. Die 5 letztplatzierten Vereine in der 1. Liga steigen ab, die 5 bestplatzierten Vereine der 2. Liga steigen auf.

Die 1. Bundesliga gewinnt bei den Schirmen wie schon 2018 der Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V., bei den Drachen wie die letzten beiden Jahre der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald. Die 2. Bundesliga kann bei den Schirmen der Oppenauer Gleitschirmflieger e.V. für sich entscheiden, bei den Drachen der Jura Airlines Albatros e.V.. 175 Vereine waren in der Gleitschirmwertung und 57 Vereine in der Drachenwertung in beiden Ligen zusammen vertreten.

Wir gratulieren allen Siegern und Platzierten zu ihren Erfolgen. Die Siegerehrungen und die Preisvergabe finden wie immer im Rahmen des DHV-XC Sportlertages statt: Am 01.12. in der Stadthalle Gunzenhausen, Isle-Platz 1, 91710 Gunzenhausen. Die zu ehrenden Piloten bekommen eine schriftliche Einladung.

Wir laden alle recht herzlich zu diesem Tag der XC-Interessierten ein und freuen uns darauf, euch in Gunzenhausen begrüßen zu dürfen. Neben den Siegerehrungen und der Preisvergabe werden interessante Vorträge und Filmbeiträge geboten.

Luftrecht

Wie immer hier ein paar Worte zum Thema Luftrecht, die dem einen oder anderen sicher bekannt vorkommen werden

Es lässt sich eines jedes Jahr immer wiederholen: 99,5% der am DHV-XC teilnehmenden Piloten halten sich an alle luftrechtlichen Bestimmungen und das mit geradezu beeindruckender Sorgfalt und Genauigkeit. Dafür möchte sich der DHV als Veranstalter des DHV-XC an dieser Stelle ausdrücklich bedanken.

Wenn der seltene Fall vorliegt, dass unabsichtlich ein Einflug in einen kontrollierten Luftraum passiert ist, dann handelt es sich meistens nur um ein paar Meter. Trotzdem werden diese Flüge nicht gewertet, es gibt eine Grundsatzentscheidung einer Jahreshauptversammlung, dass es bei der Bewertung von Lufträumen keine Toleranzen geben darf. Als Hilfestellung für unsere Piloten werden Luftraumverletzungen bereits im Hochladevorgang vor dem Veröffentlichen eines Fluges angezeigt (Ausnahme: Beim automatisierten Hochladen von Flügen durch Fluginstrumente). Diese Angaben sind sehr detailliert und damit auch manchmal etwas schwierig zu interpretieren, deshalb bekommt der Pilot zusätzlich eine Kartendarstellung mit betroffenen Lufträumen angezeigt.

Jetzt gibt es zwei Vorgehensweisen: Wenn es für einen Einflug in einen kontrollierten Luftraum eine Freigabe gab (z.B. für eine zeitlich aktivierte Segelflugszone oder ED-R), muss diese im Luftraumkommentar (also nicht im „normalen“ Kommentarfeld) vermerkt werden. Nur ein Kommentar wie „andere Piloten waren doch auch in diesem Luftraum“ führt in letzter Konsequenz zu einer kommentarlosen Fluglöschung. Oder der Pilot erkennt einen Fehler in seiner Flugplanung und wird den Flug gar nicht erst veröffentlichen. Flüge mit Luftraumverletzungen, bei denen kein Luftraumkommentar abgegeben wurde, werden in einem ersten Schritt automatisch in die Kategorie „Flugbuch“ verschoben. Diese Flüge tauchen damit in keiner Wertung auf. Jeder Pilot ist per Ausschreibung verpflichtet, Flüge, die per Direktupload hochgeladen werden, auf Luftraumverletzungen und auf korrekte Datenübernahme (Schirmtyp, LTF-Klasse, Wertungskategorie) zu prüfen und gegebenenfalls zu korrigieren bzw. einen Luftraumkommentar anzufügen. Die Kategorie muss nach einem nachträglichen Eintrag im Feld „Luftraumkommentar“ derzeit allerdings auch noch händisch angepasst

werden, also von „Nur Flugbuch“ auf beispielsweise „Sport“ oder „Starrflügel“. Dies alles auf der Editierseite, die man auf der Flugdetailseite oben rechts durch Klick auf das kleine Papier-/Hand-Symbol öffnet.

Zur Erinnerung: Eine Flugplanung muss zwingend vor dem Flug stattfinden. Der DHV-XC mit seinen Luftraumdarstellungen und Hinweisen auf Luftraumverletzungen dient sowohl den Piloten als auch den Auswertern hauptsächlich zu einer nachträglichen Bewertung von Flügen. Aus wettbewerbstechnischer Sicht soll sichergestellt werden, dass sich kein Pilot durch Regelverstöße einen unrechtmäßigen Wettbewerbsvorteil verschafft. Die Lufträume werden zwar regelmäßig aktualisiert, die Darstellung dient aber ausdrücklich nicht der vorbereitenden Flugplanung.

Relaunch

Der Relaunch des DHV-XC hat sich leider verzögert, ist aber in vollem Gange. Es dauert alles etwas länger als erwartet, sowohl die mittlerweile in die Jahre gekommene Programmierung als auch die Grafik und die Darstellung und Bedienbarkeit auf Mobiles müssen von Grund auf erneuert, bzw. überhaupt erst geschaffen werden. Teile der neuen Welt werden bald in den jetzigen DHV-XC übernommen. So musste etwa die Kartendarstellung schnellstmöglich total erneuert werden, da sich Google mit dem Produkt Google Maps innerhalb kürzester Zeit zu einer Geldvernichtungsmaschine entwickelt hat. Wir hoffen, euch bald erste konkrete Einblicke in die Zukunft des DHV-XC geben zu können.

Schlusswort

Es geht in unserem Sport nicht nur um möglichst viele Kilometer und Punkte, sondern vor allem um das Erreichen persönlicher Ziele und Wünsche. Perfekt ist es, wenn man das eine mit dem anderen kombinieren und dabei Erlebnisse mit anderen teilen kann, die einen ein Leben lang begleiten. Wir wünschen euch eine erfolgreiche neue Saison, schöne Flüge und kommt gesund wieder heim!

Euer DHV-XC-Team

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

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Gleitschirm Gesamtwertung | 3.073 Teilnehmer



Deutscher Meister
Markus Anders

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Markus Anders	Skywalk Xalps 4	1514,63
2	Sebastian Barthmes	Ozone Zeno	1502,59
3	Tim Huber	Swing Agera RS	1419,31
4	Brigitte Kurbel	Ozone Zeno	1414,27
5	Oliver Teubert	Skywalk Arak	1364,09
6	Kilian Hallweger	Skywalk Arak	1357,29
7	Matthias Gulke	Flow XC Racer	1352,45
8	Dietmar Siglbauer	Swing Agera RS	1342,03
9	Werner Schütz	Nova Sector	1311,22
10	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	1295,72

Gleitschirm Sport Klasse | 832 Teilnehmer



Deutscher Meister
Tim Huber

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Tim Huber	Swing Agera RS	1419,31
2	Dietmar Siglbauer	Swing Agera RS	1342,03
3	Werner Schütz	Nova Sector	1311,22
4	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	1295,72
5	Philipp Wagner	Triple Seven Queen 2	1282,94
6	Robert Haugg	Skyman Crossalps	1170,44
7	Felix von Mallinckrodt	Skywalk Spice	1160,33
8	Peter Rummel	Gin Bonanza 2Nova Sector	1154,42
9	Timon Weber	Nova Sector	1151,22
10	Alexander Kepp	Nova Sector	1132,89

Gleitschirm Standard Klasse | 2.337 Teilnehmer



Deutscher Meister
Oliver Teubert

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Oliver Teubert	Skywalk Arak	1364,09
2	Kilian Hallweger	Skywalk Arak	1357,29
3	Tobias Ehrmann	Nova Mentor 6	1230,02
4	Achim Warbruck	Skywalk Cumeo	1184,65
5	Joachim Blum	Skywalk Cumeo	1168,89
6	Markus von Mallinckrodt	Skywalk Chili 3	1096,45
7	Christin Kirst	Skywalk Cumeo	1048,51
8	Hans Walcher	Skywalk Arak	964,03
9	Christoph Kirsch	Advance XI	962,35
10	Hermann Klein	Nova Mentor 6	962,26

Gleitschirm Damenwertung | 241 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin
Brigitte Kurbel

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Brigitte Kurbel	Ozone Zeno	1414,27
2	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	1295,72
3	Christin Kirst	Skywalk Cumeo	1048,51
4	Elisabeth Seibt	Ozone Alpina 3	993,53
5	Hildrun Kleiner	Ozone Swift 5	752,49
6	Johanna Heimpold	Nova Mentor 6	708,24
7	Nicole Schlägel	Ozone Zeno	614,82
8	Ewa Korneluk-Guzy	Ozone Zeno	496,96
9	Erika Jeskulke	Nova Mentor 4	473,08
10	Anette Klausmann	BGD Riot	461,95

Deutsche Flachland Wertung GS | 1.953 Teilnehmer



Deutscher Meister
Samuel Blocher

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	1017,27
2	Hagen Walter	Ozone Enzo 3	1007,12
3	Daniel Heumann	Skywalk Poison X-Alps	994,93
4	Georg Rauscher	Ozone Alpina 2	945,50
5	Markus Henninger	UP Meru	939,62
6	Andreas Lieder	Ozone Enzo 3	914,46
7	Johannes Jakobi	Nova Mentor 5	909,31
8	Uli Straßer	Skywalk X-Alps 4	902,75
9	René Mertens	Skywalk Cayenne 5	887,57
10	Peter Hilger	UP Trango Xrace	869,25

Gleitschirm Tandemwertung | 236 Teilnehmer



Deutscher Meister
Stefan Lauth

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Stefan Lauth	Nova Bion 2	1034,13
2	Johann Rottmann	BGD Dual 40	508,26
3	Hartmut Anding	Gin Fuse	417,09
4	Peter Jeskulke	SupAir S'Air Sora	374,33
5	Markus Häcker	Niviuk Takoo 4	278,08
6	Peter Lang	BGD Dual 40 light	271,34
7	Christoph Kirsch	Skywalk Join't	200,00
8	Felix Bässgen	Nova Bion 2	196,35
9	Patrick Sieber	Air Design Ride 3	194,32
10	Hartmut Puls	Gradient BiGolden 4	193,15

Drachen Flexibel | 235 Teilnehmer



Deutscher Meister
Markus Ebenfeld

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Markus Ebenfeld	Icaro 2000 Laminar 14,1	1606,67
2	Helmut Denz	Icaro 2000 Laminar Zero 9	1290,40
3	Marco Gröbner	Moyes RX Pro 3,5	1219,94
4	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 09 GT	1145,62
5	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5	1119,03
6	Tom Becher	Bautek Fizz SE 14,1	1038,00
7	Timo Andree	Bautek Fizz SE	979,53
8	David Baumgartner	Bautek Kite M	752,02
9	Konrad Lüders	Moyes Litespeed RX 4	748,22
10	Hans Kiefinger	Aeros Combat 13,5 GT	732,54

Drachen Damen | 20 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin
Corinna Schwiegerhausen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	C. Schwiegerhausen	Moyes Litespeed RX 3 Pro	650,39
2	Melanie Fricke	WillsWing T2C	490,24
3	Renate Griebel	AIR Atos VRS Light	485,67
4	Tina Weikard	AIR Atos CS	431,60
5	Aline Dobrovsky	Moyes Litespeed RX	346,01
6	Susanne Schönecker	Air Atos VRS Light	294,17
7	Claudia Franken	Bautek Fizz	224,52
8	Greetje Janßen	Icaro 2000 Laminar Z9	222,84
9	Lina Hedewig	Icaro 2000 Orbiter	154,70
10	Anja Fasmers	Icaro 2000 Orbiter	135,05

Drachen Starr | 137 Teilnehmer



Deutscher Meister
Jochen Zeyher

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Jochen Zeyher	AIR Atos VQ Race	1725,40
2	Reinhard Pöppl	AIR Atos VR Plus	1566,88
3	Dirk Ripkens	AIR Atos VQ Race	1361,82
4	Bernd Weist	AIR Atos VX 16	1258,71
5	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	1190,66
6	Bertold Meier	AIR Atos VR Plus	1107,44
7	Rafael Burri	AIR Atos VX 16	1075,42
8	Marcus Andries	Flight Design Axcess L	1019,28
9	Gernot Bächle	AIR Atos VQ Race	1016,78
10	Roland Beuthauser	AIR Atos VRS Light	945,73

Deutsche Flachland Wertung HG | 254 Teilnehmer



Deutscher Meister
Reinhard Pöppl

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Reinhard Pöppl	AIR Atos VR Plus	1331,85
2	Helmut Denz	Icaro 2000 Laminar Zero 9	1290,40
3	Jochen Zeyher	AIR Atos VR	1285,80
4	Dirk Ripkens	AIR Atos VQ Race	1150,32
5	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 12,7 C	1146,12
6	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5	1071,18
7	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	948,81
8	Bernd Weist	AIR Atos VX	942,95
9	Rafael Burri	AIR Atos VX	914,12
10	Berthold Meier	AIR Atos VR	882,96

Gleitschirm Junioren | 152 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Markus Anders	Skywalk Xalps 4	1514,63
2	Tim Huber	Swing Agera RS	1419,31
3	Kilian Hallweger	Skywalk Arak	1357,29
4	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	1295,72
5	Philipp Wagner	Triple Seven Queen 2	1282,94
6	Felix von Mallinckrodt	Askywalk Spice	1160,33
7	Timon Weber	Nova Sector	1151,22
8	Johannes Schatz	Ozone Zeno	1056,65
9	Johannes Baumgartem	Ozone Enzo 3	1021,26
10	Julian Lange	Skywalk Cayenne 5	1018,09

Gleitschirm Newcomer | 459 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Felix von Mallinckrodt	Skywalk Spice	1160,33
2	Markus von Mallinckrodt	Skywalk Chili 3	1096,45
3	Claudius Lopez-Diaz	AirDesign Vivo	777,45
4	Georg Bube	Skywalk Chili 4	754,03
5	Björn Scheck	Skywalk Cumeo	710,90
6	Martin Urban	Niviuk Artik 4	692,39
7	Kim Lasse Rehberg	Niviuk Peak 3	661,15
8	Michael Schneider	Ozone Rush 5	638,07
9	Andreas Friesinger	SupAir Taska	620,98
10	Heiko Engert	Uturn Eternity-SLTFA	558,39

Drachen Junioren | 10 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	David Baumgartner	Bautek Kite	752,02
2	Kajo Clauß	Aeros Combat 12,7 GT	561,14
3	Markus Kirchner	AIR Atos VR	491,24
4	Daniel Schüchter	AIR Atos VR	235,77
5	Christoph Schöll	AIR Atos VR Plus	219,52
6	Lucas Lechermann	Wills Wing T2C	211,91
7	Lina Hedewig	Icaro 2000 Orbiter	154,70
8	Diana Hasenfus	Icaro 2000 Laminar 12	135,01
9	Moritz Schumacher	Seedwings Spyder 15	132,80
10	Robin Bungert	Moyes Malibu L	32,15

Drachen Newcomer | 21 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Marco Gröbner	Moyes RX Pro 3,5	1219,94
2	Kurt Bauer	Icaro 2000 Laminar Zero 9	308,58
3	Sven Bertram	Icaro 2000 MastR	286,78
4	Philipp Reis	AIR Atos VQ	250,42
5	Martin Fuchs	Bautek Kite	203,92
6	Harald Glaum	AIR Atos	169,02
7	Martin Baronner	AIR Atos VR	165,02
8	Diethard Ullrich	Bautek Fizz	138,39
9	Peter Müller	AIR Atos VX	137,72
10	Richard Schmelzle	WillsWing U2 160	130,34

Deutschlandpokal GS | 2.633 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	1912,95
2	Hagen Walter	Ozone Enzo 3	1886,46
3	Daniel Heumann	Skywalk Poison X-Alps	1752,71
4	Uli Straßer	Skywalk Xalps 4	1634,23
5	Georg Rauscher	Ozone Manta 7	1622,62
6	Johannes Jakobi	Nova Menetor 5	1598,62
7	Markus Henninger	UP Meru	1551,74
8	Mathias Kothe	Ozone Enzo 3	1487,47
9	Thoralf Hase	Nova Mentor 6	1480,61
10	Ludwig Lohner	Gin Boomerang XM	1477,23

Deutschlandpokal HG | 320 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Reinhard Pöpl	AIR Atos VR Plus	2355,78
2	Helmut Denz	Icaro 2000 Laminar Zero 9	2351,81
3	Jochen Zeyher	AIR Atos VR	1903,45
4	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 12,7 C	1823,59
5	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5	1790,48
6	Rafael Burri	AIR Atos VX	1660,93
7	Dirk Ripkens	AIR Atos VQ Race	1595,81
8	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	1558,36
9	Bernd Weist	AIR Atos VX 16	1485,24
10	Berthold Meier	AIR Atos VR	1405,42

Vereinswertung Gleitschirm | 179 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	4110,53
2	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	3849,67
3	DGCW Neidlingen e.V.	3571,38
4	Gleitschirmclub Inntal	3535,78
5	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal	3374,26
6	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin	3057,86
7	Drachenfliegerverein Pfullingen e.V.	2942,26
8	Gleitschirmverein Baden e.V.	2934,90
9	Sauerlandair e.V.	2864,19
10	Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V.	2817,78

Vereinswertung Drachen | 51 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	3864,62
2	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	3136,33
3	Drachenfliegerverein Bödingen e.V.	3070,90
4	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	2615,83
5	Wolkenkratzer e.V.	2083,55
6	Drachenflugverein mittag team e.V. Immenstadt	2039,22
7	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	1973,22
8	Flugsportfreunde Ourewäller Iwweflieger	1752,00
9	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	1690,93
10	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	1657,85

1. Bundesliga GS | 18 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	274,00
2	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	272,00
3	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	227,00
4	Dergdohlen Brannenburg e.V.	208,00
5	DGCW Neidlingen e.V.	205,00
6	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	193,00
7	bodenlos e.V.	189,00
8	Sauerlandair e.V.	176,00
9	Para-Air Augsburg West e.V.	176,00
10	Ostallgäuer Gleitschirmflieger e.V.	172,00

1. Bundesliga HG | 18 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	116,00
2	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	109,00
3	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	99,00
4	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	91,00
5	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	86,00
6	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg	80,00
7	Wolkenkratzer e.V.	75,00
8	TSV Seissen Drachenflieger	68,00
9	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	66,00
10	Drachenflieger-Club Trier	45,00

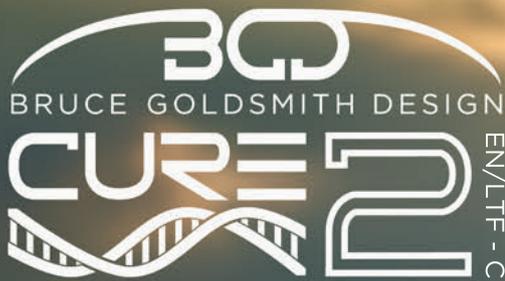
2. Bundesliga GS | 172 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Aufsteiger	Punkte
1	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	Aufsteiger	720,00
2	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin	Aufsteiger	707,00
3	1. Parafly-Club Schwaben e.V.	Aufsteiger	601,00
4	DGC Albatros Landshut e.V.	Aufsteiger	565,00
5	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	Aufsteiger	517,00
6	Drachenfliegerverein Pfullingen e.V.		459,00
7	Gleitschirmclub Ratisbona e.V.		435,00
8	Hochfeltn-Flieger Bergen e.V.		432,00
9	Hängegleiter Club Region Blauen		432,00
10	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.		425,00

2. Bundesliga HG | 39 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Aufsteiger	Punkte
1	Jura Airlines Albatros e.V.	Aufsteiger	62,00
2	Drachen- u. Gleitschirmfliegerclub Battenberg e.V.	Aufsteiger	61,00
3	Flugsportfreunde Ourewäller Iwwefliejer	Aufsteiger	61,00
4	Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal	Aufsteiger	60,00
5	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	Aufsteiger	50,00
6	Der Flieger Club Achantal e.V.		50,00
7	Luftsportverein Crawinkel		49,00
8	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.		48,00
9	Hängegleiter Schleppeverein „Nix wie Nuff“ Offenbach e.V.		47,00
10	Bergsträßler Drachenflieger		46,00

ANZEIGE



DHV FUN CUP

Fun Cup GS | 177 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Tommy Frey	Nova	190:17:16
2	Anton Schimpfle	PHI	163:00:14
3	Remi Balleisen	Uturn	146:41:06
4	Antonio Jula	Advance	109:56:11
5	Danny Oberender	Ozone	77:56:11
6	Nicola Demmeler	Gin	72:20:35
7	Heiko Böhme	UP	71:45:33
8	Simon Brendel	Uturn	69:53:06
9	Werner Röhrmann	Skywalk	62:24:43
10	Rainer Judjoh	PHI	53:45:37

Fun Cup HG | 127 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Ralf Ulbig	WillsWing	121:17:44
2	Midori Onuki	Icaro 2000	96:05:46
3	Timo Andree	bautek	95:17:57
4	Andreas Fritz	Aeros	81:31:20
5	David Baumgartner	bautek	69:31:36
6	Winfried Oswald	Finsterwalder	63:37:31
7	Werner Huber	Ikarus	62:29:05
8	Tom Becher	bautek	56:13:26
9	Klaus Dertinger	Ikarus	49:03:30
10	Thomas Kuhlmann	bautek	41:46:48

Turmhydrachen | 129 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Tom Becher	Bautek Fizz SE 14,1	1038,00
2	Timo Andree	Bautek Fizz SE 14,1	979,53
3	David Baumgartner	Bautek Kite	752,02
4	Stefan Baumgartner	Bautek Fizz	681,40
5	Klaus Dertinger	Ikarus Spirit	557,07
6	Ralf Ulbig	Wills Wing U2 - 145	531,08
7	Udo Widmayer	Bautek Fizz	501,22
8	Thomas Kuhlmann	Bautek Fizz	490,40
9	Achim Luber	Ikarus Spirit	444,28
10	Frank Seide	Seedwings Skyrunner XR	429,49

Der DHV-XC Sportlertag 2019

findet am 1. Dezember
in der Stadthalle
Gunzenhausen statt.
Beginn 10:00 Uhr

ANZEIGE

ARRIBA

lightweight intermediate
LTF09: B | EN: B



Purer Genuss -
leicht im Packsack,
stressfrei in der Luft.
Perfekt für meine ersten XC-Flüge

Elise Deutschmann,
Hike&Fly Addict, Sports Fan



Foto: Tristan Shu

PURE PASSION FOR FLYING

 skywalk.paragliders
  skywalkparagliders
 www.skywalk.info

SKYWALK

DHV
www.dhv.de

ANZEIGE



SAVE THE DATE

8. bis 10. Mai 2020
Hartenstein/Erzgebirge

Alle Infos auf www.dhv.de

DHV Season Opening



Doppelbronze für Team Deutschland

Alex Ploner aus Italien ist Weltmeister 2019 vor Christian Ciech (ITA). Primoz Gricar vom deutschen Team gewinnt die Bronzemedaille. Italien holt die Teamwertung vor Brasilien. Bronze geht an Deutschland. Eine spannende WM mit 120 Piloten aus 29 Nationen, 9 Durchgängen mit Flugaufgaben von Italien nach Österreich und Slowenien. Das deutsche Team betreuten Teamchefin Regina Glas und Uli Schmid. Neben Primoz Gricar waren folgende Piloten mit dabei: Gerd Dönhuber, Roland Wöhrle, Jörg Bajewski, Georg Schweier und Kajo Clauß.

TEXT: ROLAND WÖHRLE | FOTOS: JÖRG BAJEWSKI

Der Countdown läuft. Letzter Tag bei der Drachenflug Weltmeisterschaft in Tolmezzo, Italien. Team D steht momentan auf Bronze und liebäugelt, die Brasilianer noch vom Silberpodest zu schubsen. Primoz Gricar hat sich in der Einzelwertung kontinuierlich verbessert, liegt auf Platz drei in Schlagdistanz zu Christian Ciech, Italien. Taktik heute: Angriff! Primoz und Gerd wählen eine Startposition, wo schon der Weg dorthin Risiko bedeutet. Der Rest unserer Mannschaft bleibt im großen Pulk

zwecks Absicherung nach hinten. Wir brauchen heute drei schnelle Piloten im Ziel, auch um unsere Podest Plätze nicht zu verlieren. Zu Beginn des Rennens geht der Plan gleich voll auf. Unsere beiden Rennpiloten haben eine ideale Linie zur ersten Wende, der Rest des Feldes tut sich im Blauen schwer und kämpft gegen das Absaufen. Primoz kann seinen Vorsprung ins 100 km entfernte Ziel retten und gewinnt den Tag.

Aber auch Christian pokert, nimmt die zweite Startzeit und hat den Weltmeistertitel noch nicht abgeschrieben. Gerd wird

heute Vierter, ich kann als 17. die Linie überfliegen. Riesenfreude bei Begleitcrew und Piloten im Ziel! Geht noch was nach vorne? Aber auch drei Brasilianer haben die Aufgabe geschafft. Und Christian lässt Alex Ploner 25 min. hinter sich. Die Spannung ist riesig bis zur Auswertung: Punkterückstände halbiert, es bleibt bei Doppelbronze!

Bayrische Schimpfworte bringen keinen Erfolg

Dabei begann die WM nicht gerade erfolgversprechend. Unser Fahrer und Chefkoch

Uli hatte sich für den ersten Tag etwas Besonderes ausgedacht. Er wollte uns möglichst früh via Autobahn auf den Monte Valinis bei Meduno bringen. Doch schon die lange Schlange vor der Mautstation ließ im Fahrgastraum Seufzer erklingen. Just als wir an der Reihe waren, ging die Schranke runter! Also Fahrstreifenwechsel und wieder anstehen. Nach gefühlt unendlich langer Zeit, als wir wieder an der Reihe sein sollten, greift der Wegezollbevollmächtigte nach dem Telefonhörer und ignoriert selbst die verbal übelsten bayrischen Verwünschungen. Somit kamen wir als Allerletzte an, und dieser Zustand sollte sich auch im ersten Durchgang nicht sonderlich verbessern. Platz sechs in der Mannschaft, Primoz startet in die WM gar als 48. Für 15 Piloten kommt es gleich noch dicker: 100% Penalty wegen Luftraumverletzung. Man hat hier eine Schutzzone für die Gänsegeier-Aufzuchtstation eingerichtet, die unter einer gewissen Mindesthöhe nicht durchfliegen werden darf.

Doch schon der zweite Durchgang zeigte ein anderes Bild. Unsere Mannschaft um Regina als Teamchefin zeigte eine tolle Moral, wir waren eine intakte Truppe. Wir hatten ein Haus gemietet und konnten uns somit selbst versorgen. Morgens ein gesundes Frühstück und am Abend wurde gekocht. Jeder trug auf seine Art zum guten Gelingen bei, was ein harmonisches Miteinander bewirkte. Primoz gewinnt den Tag nach 136 km hauchdünn vor Peter Neuenschwander aus der Schweiz. Die italienische Dominanz vom ersten Tag mit vier ersten Plätzen schien erst mal zu bröckeln. Gerd als Neunter und ich mit Platz 27 sorgten für glänzende Stimmung, wir springen auf Platz drei in der Teamwertung.

Tag drei zeigt die Dominanz der Icaro Geräte bei dieser WM. Die ersten vier Plätze gehen nach Laveno. Firmenmitinhaber und mehrfacher Weltmeister Manfred Ruhmer segelt zwar nicht als erster, aber als Sieger aufgrund der Leading Points in Bordano ein; diesem im Vergleich zur Vor-WM komfortabel großen Landeplatz. Sein Flugstil, eigen und voraus, der sich wenig um die Konkurrenz kümmert, geht auf. Wir halten den dritten Platz mit einem soliden Tagesergebnis.

Livetracking am Stadtplatz

Diese WM war glänzend organisiert. Die vielen Helfer zeigten sich jeden Tag in bester Laune, kümmerten



↑ Teamchefin und Herde: Startplatz Crostis über dem Valsecca



↑ Trügerische Einsamkeit: Mit Highspeed über dem Triglav



↑ Top gerüstet in jeder Hinsicht: Team D unterwegs zu Bronze

Dank an die Sponsoren





Alex Ploner,
Weltmeister
aus Italien

WERTUNG

1. Alex Ploner	ITA	ICARO	8.156
2. Christian Ciech	ITA	ICARO	8.073
3. Primoz Gricar	GER	AEROS	7.951
4. Peter Neuenschwander	CHE	AEROS	7.635
5. Mario Alonzi	FRA	AEROS	7.586
6. Manfred Ruhmer	AUT	ICARO	7.463
7. Alvaro Figueiredo Sandoli	BRA	WILLS WING	7.351
8. Grant Crossingham	GBR	MOYES	7.219
9. Filippo Oppici	ITA	WILLS WING	7.150
10. Gerd Dönhuber	GER	ICARO	7.134

Teamwertung:

1. Italien	24.069
2. Brasilien	22.097
3. Deutschland	21.904
4. Österreich	21.077
5. Japan	20.818

sich jederzeit um die Piloten. Dass sie Spaß an ihrer Arbeit hatten, war unschwer zu erkennen. Die Verantwortlichen zeigten Pilotennähe, waren in den kniffligen Entscheidungen souverän und es gab keinen Protest, was letztendlich auch für die Organisation spricht. Auch an die Zuschauer war gedacht. In Tolmezzo, dem offiziellen Austragungsort, waren in Ortsmitte Bühne und Videowand aufgebaut. Das Livetracking wurde dort übertragen und von sachkundiger Person kommentiert. Abends waren Videos vom Tage zu sehen. Überall in der Stadt waren Banner, am Ortseingang dienten mehrere aufgebaute Drachen auf der Insel des Kreisverkehrs als Blickfang.

Der vierte Tag war auf Primoz zugeschnitten. Erstmals wurde der Startplatz auf dem Monte Cuarnan über Gemona genutzt. Aufgabe waren 143 km nach Slowenien und zurück mit einem Abstecher ins Flachland von Friaul. Ziel in Bordano. Die Rennstrecke nach Tolmin ließ nichts zu wünschen übrig.

Teamchefin Regina Glas sprach nach der WM mit dem Weltmeister und DHV-Testpiloten Alex Ploner:

■ Alex, wie schaffst du es nach deinen vielen Erfolgen immer wieder, dich neu zu motivieren?

Ich glaube es liegt daran, dass ich immer noch einen riesigen Spaß am Fliegen habe. Nach einem Wettbewerbstag, wo man zusammen mit anderen Piloten gut geflogen ist und das Beste aus den Bedingungen gemacht hat, habe ich immer so ein schönes Gefühl. Das hat sich in all den Jahren nicht geändert!

■ Was machen die Italiener besser als andere Nationen? Warum sind sie so erfolgreich?

Unser großes Geheimnis ist, dass wir kein Geheimnis haben. Wir sind einfach eine tolle Truppe, die gerne Zeit zusammen verbringt, sei es in der Luft wie am Boden.

■ Wie war die WM in Tolmezzo für dich, wie fandest du das Gelände und die Organisation?

Ich glaube das war die schönste WM, an der ich teilgenommen habe und das nicht nur, weil es mir gut gegangen ist! Wir sind viel geflogen, mit unterschiedlichen Flugbedingungen und im abwechslungsreichen Gelände. Wir haben Tasks in der Ebene sowie im Hochgebirge gehabt. Das Wetter hat uns geholfen, das Beste aus diesem Gebiet herauszuholen.

Ich bin auch besonders froh, dass es so gelaufen ist. Die Organisation hat es verdient, eine schöne Meisterschaft zu haben. Hut ab, logistisch ist alles sehr gut und ruhig gelaufen und bei einer WM ist das nicht so einfach. Die Liveübertragung mit Kommentator war eine super Sache, um unseren Sport vielen Leuten zu zeigen.

■ Was fandest du nicht so gut bei der WM?

Was ich nicht immer genossen habe, und das war schon in Brasilien so, das war der viele Verkehr in der Luft. An manchen Tagen waren 120 Piloten unter derselben Wolke und warteten auf den Start. Das hat großes Gefahrenpotenzial. Vielleicht sollte man sich über diesen Aspekt Gedanken machen.

■ Was sind deine nächsten Ziele?

Hmmm, ich befinde mich in einer gemütlichen Situation, ich habe meine sportlichen Ziele erreicht. In nächster Zeit werde ich mehr am Boden zu tun haben. Ich möchte es aber trotzdem schaffen, oft genug in die Luft zu kommen. Das wird die nächste Herausforderung für mich werden.

Hin und zurück das gleiche Bild. Wenn kreisen, dann bloß nicht an der falschen Stelle. Einen Beruhigungskreis zu setzen, wurde schnell mal mit zehn verlorenen Positionen bestraft. Die fünf Erstplatzierten waren mit einem 50er Schnitt unterwegs. Ploner und Ciech können es auch und siegten vor unserem Rennpiloten. Gerd und Jörg führen die weiteren Zähler ein. Schon jetzt waren alle Tedescos erfolgreich für die Teamwertung mit Semo im ersten und Kajo im dritten Durchgang. Die Mannschaft aus Österreich liegt uns weiterhin mit wenig Rückstand im Nacken.

Sicherheit geht vor und im Besonderen in unserem Sport. Die Wettbewerbsleitung, das Task Committee und Safety Committee waren in dieser Hinsicht jederzeit voll auf der Höhe. Die Aufgaben lagen immer im landbaren Bereich, die treffenden Wetterprognosen des Meteorologen wurden glänzend berücksichtigt, Gefahrenstellen ausführlich im Briefing erklärt. Wenn dann aber eine Situation entsteht, die vermeintlich Nachteile birgt, kommen doch schon mal Emotionen hoch. Gewitter waren für Task 6 zu befürchten. Der Nordwest-Wind sollte die Schirme der Gewitterzellen aus den Alpen ins Flachland schieben. Schon im Vorfeld des Durchganges waren Diskussionen im Gange, zumal die Basis tief und somit wieder ein großer, unangenehm dichter Startpulk zu erwarten war. Die Aufgabe wurde gestartet, mit der Option zu canceln, oder zu stoppen. Team D nahm geschlossen die erste Startzeit, trollte sich im Führungspulk auf der Sonnenseite und war bestens platziert. Wer einen Hänger hatte, sah sich mit der Abschattung konfrontiert, wer die zweite Zeit genommen hatte, war chancenlos. Dass der Durchgang nicht zu Ende geflogen werden konnte, war abzusehen. Für uns zum Ärger wurde allerdings der Zeitpunkt des Stopps. 14 Minuten mehr Flugzeit hätte es gebraucht, um den Durchgang gültig werten zu können. Die Italiener standen zum Zeitpunkt des Stopps schon alle am Boden.

Teurer Abstecher nach Italien

Das persönliche Waterloo ereilt mich allerdings in Task sieben. Erstmals starten wir im Valsecca auf dem Crostis. Der Berg bietet einen herrlichen 360° Panoramablick. Die Aufgabe ist nicht lumpig: 200 km ins Drautal, nach Südtirol ins Pustertal, von dort



↑ Primož Grigar, Gewinner der Bronzemedaille



zum Dobratsch ins Ziel. Über der Embergeralm geben die Gleitschirmflieger im Nu den Bart angesichts der übermächtigen Armada von 120 Drachen preis, das Drautal ist an diesem Tag eine Rennstrecke mit einer Geraden. Die Abkürzung Lienzer Dolomiten kein Hindernis, die Wende Höhe Silian ist erreicht und ich mache mir über den Flugweg ins Ziel Gedanken. Hochgeschwindigkeit knapp unter der Basis, das Wissen ganz vorne mit dabei zu sein, lassen mich ein unbekanntes, seltsames Geräusch meines Varios vernachlässigen. Nach zu langer Zeit schaue ich auf das Display. "ITALIA!" Leck die Katz' am Arsch. Ich bin mit zu viel Höhe in den italienischen Luftraum geflogen. Hier macht die Grenze eine Ausbuchtung, die Italiener machen sich an einer Stelle breit, wo – die geneigten Tagesberichte-Leser werden es schon vermuten - noch nicht einmal ein Grasbüschel für die Gämsen wächst. Die spätere Auswertung bestätigt: 114 m zu weit! Der Ausflug kostet über 800 Punkte. Ich bin Täter und Opfer in einem! Ein Bärendienst für die Teamwertung.

Fazit: Diese WM war perfekt. Die Kombination hochalpines Fliegen und Flachland ist einzigartig, es wurden im Schnitt 117 km pro Task geflogen, die großen Wendepunkt-Radien boten taktische Möglichkeiten. Neun gewertete Durchgänge sind für mitteleuropäische Verhältnisse eine sehr gute Bilanz. Es gab außer dem Beinbruch einer japanischen Pilotin keine schweren Unfälle. Die absoluten Überflieger stellte erwartungsgemäß das Gastgeberland. Doch mehr als eigene Träume zu erfüllen, geht eigentlich nicht. Primož wurde nach Weltmeister Alex Ploner und Vize Christian Ciech in der Einzelwertung hervorragender Dritter. Wir verteidigten Team Bronze nach Brasilien. Unser Begleiteteam sowie unsere Mannschaft bewiesen Freude am Sport und einen besonders ausgeprägten Teamgeist, der diese Erfolge erst möglich machte. Und das Beste: Alle Piloten, Primož, Gerd, Roland, Semo, Jörg und Kajo haben für das Teamergebnis gepunktet und somit zum Erfolg beigetragen.

È stato un piacere! ▽

„Das WM Gelände war das Erstaunlichste und Schönste, in dem ich je geflogen bin. Fliegen über die Berge in drei Länder, mitunter nach Tolmin in mein Lieblingsfluggebiet, hat mir große Freude bereitet. Ich hatte einen super Drachen und eine noch bessere Platzierung, sowohl individuell als auch im Team war durchaus Silber in Reichweite. Davon haben uns bloß 14 Minuten am abgesagten Task getrennt, wo der Durchgang wegen Gewittergefahr berechtigt abgebrochen worden ist.“

FOR ABSOLUTE COMMITMENT

CHIBA FLUGHANDSCHUHE



00116 Thermo Aktiv

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

€ 54,90
UVP



00216 Super Thermo

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

€ 94,90
UVP

Erhältlich im Fachhandel oder unter www.chiba.de



Ausrüster der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft



Ferdinand Vogel vor dem Start

Voll vorbei am Glück

Gut geflogen, aber verloren - schon wieder. Das deutsche Team verpasste zum dritten Mal in Folge einen Podiumsplatz, trotz einer eigentlich guten Leistung. Ein einziger kollektiver Fehler machte alle Medaillenträume zunichte. Und auch in der Einzelwertung fehlte Deutschland das notwendige Glück: Ulrich Prinz belegte mit lediglich zwei Punkten Rückstand nach zehn Durchgängen den undankbaren vierten Platz.

TEXT: TORSTEN SIEGEL | FOTOS: EWA KORNELUK-GUZY

Die 16. Weltmeisterschaft begann hitzig, schon vor dem ersten Lauf. Triple Seven bestückten die slowenischen Top-Piloten Tilen Ceglar und Dusan Oroz mit ihrem neusten CCC-Model „Gambit“. Der Schirm besticht durch seine extrem hohe Zellenzahl und weckt bei einigen Piloten die Hoffnung, dass er dem Platzhirsch Ozone Paroli bietet. Während der Trainingsläufe umringten Tilen und Dusan neugierige Piloten; am Abend die CIVL, die die Frage stellte, ob das Vorgehen von Triple

Seven, nur zwei Piloten mit einem Schirm auszustatten, gegen die Regel „Die Schirme müssen mindestens 30 Tage vor dem Start für die Piloten verfügbar sein“ verstößt. Die Frage nach dem dabei sein oder nicht ließ die CIVL am Ende die „Teamleader“ entscheiden, die sich gegen die Teilnahme wandten (Link: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/die-opfer-im-ccc-schach.html>).

Im Gegensatz zum World Cup sieht die CIVL und die Mehrheit der Nationen Welt- und Europameisterschaften in einem ande-

ren Licht: Allen Piloten soll die Möglichkeit gegeben werden, die leistungsstärksten Schirme in unterschiedlichen Größen vor dem Wettbewerb zu beziehen. Quasi ein olympischer Gedanke und manche Delegierte wünschen sich am liebsten eine Einheitsklasse (welche de facto mit dem Enzo 3 mehr oder weniger besteht). Bis zum Start der WM gab es emotionale Diskussionen und Vorhaltungen, die die Arbeitsgruppen der CIVL den Herbst und Winter über beschäftigen werden: die vagen Regeln und deren Überprüfbarkeit so zu gestalten, dass

für alle Beteiligten Klarheit herrscht. Und beim sportlichen Auftakt sorgte dann zumindest Honorin Hamard für Klarheit par excellence.

Die Honorin Show

Drei Laufsiege, ein dritter Platz und eine Außenlandung – der Auftakt zur Weltmeisterschaft gehörte dem französischen Profi Honorin Hamard und weckte bei ihm berechtigte Hoffnungen auf einen neuen Titelgewinn nach 2015. Sein außergewöhnliches Talent konnte er bei den sehr guten Bedingungen und Taskläufen ohne besondere Schlüsselstellen eindrucksvoll unter Beweis stellen. Viel Führungsarbeit in dem großen Pulk und gut gesetzte Endanflüge ließen Honorin früh die Gesamtwertung anführen.

Die guten, meist zuverlässigen Bedingungen und hier und da etwas Glück trugen auch die deutschen Piloten nach vorne: Ulli, Ferdinand und ich platzierten uns in den Top Ten. Der Abstand zu Frankreich in der Nationenwertung wurde zwar jeden Tag um ein paar Pünktchen größer und mit den alten Bekannten aus Slowenien und Italien wechselten wir kontinuierlich die Plätze, aber in der Summe lief es bei uns sehr gut. Ferdinand verpasste zu Beginn nur knapp einen Laufsieg, den er sich dann aber später holte, und Ulli und ich lieferten uns fast täglich Kopf-an-Kopf-Rennen, die Patt oder mit einem minimalen Punktabstand ausgingen. Alles lief nach Plan, doch die Außenlandung von Honorin in einem thermisch sehr schwachen und windigen Abschnitt sollte schon ein Vorbote dafür sein, dass das Fliegen in Krushevo noch ein Selbstläufer war.

Nichts ist beständiger als der Wechsel

Brütende Hitze, stramme Winde, die sich nicht um die vorhergesagte Richtung scherten, ein wolkenloser Himmel, Linien, die im Dauersinken bis zum Aufschlag den Sinkalarm aufheulen ließen und knifflige Tasks mit unterschiedlichen Optionen: Für die zweite Halbzeit der WM änderten sich die Bedingungen drastisch und zeigten eindrucksvoll, dass Blaise Pascals Zitat „Wenn du Gott zum Lachen bringen willst, erzähle ihm von deinen Plänen“ heute aktueller als je zuvor ist. Wobei die Pläne der Führungsgruppe zum Anpfiff der zweiten Halbzeit etwas wirr waren. Eingeschüchtert von den stabilen Bedingungen wollte niemand den



↑ Von links: Philipp Haag, Harry Buntz (Teamchef), Torsten Siegel, Ewa Korneluk, Ulrich Prinz, Ferdinand Vogel



Pulk verlassen. Lieber abtropfen und am Boden stehen, aber ja nicht alleine. So entwickelte sich über der südlich gelegenen Stadt Bitola eine verzweifelte Schlacht ums Überleben, die Ulli und ich mit einer kleinen Gruppe meisterten, aber trotzdem nicht als Sieger verließen. Als wir gegen Ende des Abends Richtung letzter Boje noch einmal alles daransetzen, das Abgleiten zu optimieren, kommt uns aus Norden ein Schirm entgegen. Der erste Gedanke: ein Freiflieger. Und dann die Erkenntnis: Petra Slivova! Zusammen mit einer Gruppe

versprengter Piloten, die immer wieder kurz vor der Außenlandung den rettenden Bart fanden und dadurch weiter nach Osten kamen, wo sie den großen südlichen Zylinder ohne viel Umstände nahmen, sorgte sie für die erste große Überraschung bei der WM. Als erste Frau gewann sie einen Durchgang mit einem EN-D Schirm und verpasste allen anderen Piloten ein Streichresultat. „Die ganze Arbeit für nichts“ war Ullis lakonischer Kommentar auf der Rückfahrt, während ich nur anmerken konnte, dass der Nordwind nach Bitola ziemlich kräftig aus dem Süden kam. Damit war das „Debriefing“ für den Tag abgeschlossen und wir schauten bei der Rückfahrt sinnentleert aus den Fenstern unseres VW-Busses.

Männer, die auf Ziegen starren

Es läuft! Nach dem endlosen Warten in den schwachen Startbärten bei einer niedrigen Basis geht es endlich los. Zu einer großen Runde, in der wir nur am Ende das leidige Flachland queren müssen. Und die Bärte



← Philip Haag
 ↓ Auf zur Thermiksuche im Flachland



ziehen endlich wieder gut, es entwickelt sich ein schnelles Rennen, wir sind alle vorne dabei, auch wenn die Linien teilweise wieder wie verhext eine Gruppe links oder rechts in den Orbit schießen und die anderen gnadenlos zu Boden drücken. Aber die Bärte sind stark, eine fantastische Konvergenz über dem Flachlandstück und dann nur noch ins Ziel. Der Endanflugrechner fordert zum „Final glide“ auf, welchen der Japaner Yoshiaki Hirokawa mit viel Optimismus zwei Minuten früher eingeläutet hat. Aber: Der Ball ist rund und das Spiel

” DIE GANZE ARBEIT FÜR NICHTS

dauert 90 Minuten. Und: Wenn drei deutsche Piloten in einer guten Position in einem Bart zusammen sind, geht das in der Regel nie gut aus. Die Linie zum Ziel ist ein Desaster. Die Luft trägt noch nicht mal einen Schmetterling und die wenigen Bärte sind zerrissen und blubbern willkürlich vor sich hin, so dass man nicht weiß, ob man dort wirklich noch mal Höhe machen kann. Mit Ulli und Ferdinand geht es in tiefster Gangart zur „End of speed section“, von der unser japanischer Kollege gerade zurückkommt. Die zwei Kilometer zum Ziel konnte er nicht bewältigen und so suchte er sein Glück in einem schwachen Bart, der ihn

wieder zurückführte und uns damit in eine Zwickmühle brachte: Sollen wir kurz vor der Zeitnahme noch aufdrehen und damit wertvolle Punkte verlieren oder dem japanischen Vorbild folgen? Ulli zieht als erster los, wir alle mit und fünf Minuten später ist das Spiel aus. Nach einem kurzen Kampf über der Grasnarbe flucht Ulli links neben mir, während Ferdinand rechts von mir gequält lächelt. Philipp wusste wohl, dass er außer Flüchen von uns wenig zu erwarten hatte und zog es vor, ein Maisfeld Abstand zu halten. Wir haben hoch gepokert und versagt. Keine Chance, die Uhr fünf Minuten zurück zu drehen. Da es in der Teamwertung keine Streichresultate gibt, schmelzen die Medaillenträume in der brütenden Hitze dahin. Wir laufen zum Ziel, schauen mit leeren Augen auf eine Gruppe Paarhauer und mit gesenkten Köpfen auf Harry, der gedanklich wahrscheinlich immer noch durch sein Fernglas schaut und hofft, dass wir noch einmal nach oben kommen.

Tor für Deutschland!

Nach dem Supergau und einer unruhigen Nacht mit der Erkenntnis, dass die Fußbalweisheiten von Sepp Herberger denen von Blaise Pascals in nichts nachstehen, knüpfen wir an unseren Optimismus an „Nach dem Spiel ist vor dem Spiel.“ Dank der Streichresultate waren wir in der Einzelwertung

noch nicht aus dem Rennen und Ulli weiter auf Medaillenkurs. Und Ferdinand knallte das Leder im achten Lauf unter die Latte! Nach einer kurzen, schnellen 65 Kilometer langen Aufgabe im Führungspulk erreichte er zuerst eine gute Position für den Endanflug und setzte diesen perfekt um. Mit seinem ersten Laufsieg bei einem FAI 1 Wettbewerb arbeitete er sich weiter nach vorne und machte Hoffnung für die letzten zwei Tage. Doch leider sind Gleitschirmwettkämpfe kein Spiel von 22 Leuten, die rumlaufen, und am Ende gewinnt immer Deutschland.

Delmenhorst

Vom Blues sagt man, er komme mit drei Akkorden aus. Über die Texte von „Element of Crime“ und Marco Busettas Leistung während der WM ließe sich Ähnliches sagen, ohne dass dies im Geringsten abwertend gemeint wäre. Wiederkehrende Strukturen sind geradezu programmatisch in den Texten Sven Regeners und den Außenlandungen Marco Busettas. Nachdem Marco drei Mal die italienischen Rückholer auf den Plan rief, setzte der sizilianische Erfinder des „Bullet Speed Systems“ seinen Beschleuniger und Sven Regeners Textzeile „Erst wenn alles scheißegal ist, macht das Leben wieder Spaß“ ein und enteilte dem Feld im vorletzten Lauf 13 (!) Minuten. Er katapultierte damit das italienische Team nach vorne, bürdete allen anderen

Teilnehmern nach Petra Slivova ein weiteres Streichresultat auf und lies selbst FTV-Nerds verzweifelt nach logischen Ansätzen suchen, wie sich das Ergebnis auf das Gesamtergebnis auswirkt.

FTV steht für „Fixed Total Validity“. Ein Programm, welches die Streichresultate in der Gesamtliste berechnet: <http://link.dhv.de/4>

Kamillentee

Joachim Oberhauser haben wir nach dem dritten Lauf die schöne Zeile über den Kamillentee in unserem Blog

<http://link.dhv.de/3>

zu verdanken. Dass das Aufgussgetränk Red Bull in den Schatten stellt und ihm am Ende die Goldmedaille sichert, hätte sich Joachim auch nicht gedacht. Neben dem beruhigenden Tee war aber auch seine homogene und konstante Leistung über alle Läufe ausschlaggebend, was bei dieser WM durch die beiden Ausreißer von Marco Busetta und Petra Slivova besonders wichtig war. Als einzigem Top-Pilot gelang es Joachim, in allen anderen Durchgängen ganz nach vorne zu fliegen, wodurch er am Ende mit etwas Abstand den verdienten WM-Titel in Empfang nahm. Die Plätze zwei bis zehn trennten hingegen, nach zehn Durchgängen, lediglich 16 Punkte, was einmal mehr zeigte, dass man ein gewisses Risiko eingehen muss, um am Ende mit einer Medaille nach Hause zu fahren. Ulli fehlten zwei Punkte zu WM-Bronze (Honorin Hamard, FRA) und vier zu WM-Silber (Gleb Sukhotskiy, RUS).

Bei den Teams ging es ähnlich knapp zu, während bei den Damen Meryl Delferriere schon früh erkennen ließ, dass sie aktuell eine besondere Rolle einnimmt. Die Japaner verdankten ihre Team Bronze Medaille der Kamikaze-Attacke von Yoshiaki Hirokawa, Italien ihr Gold der sizilianischen „Bullet“ Marco Busetta und Frankreich, die sich



↑ Nationenwertung, Frankreich - Vizeweltmeister, Italien - Weltmeister, Japan - Bronzemedailien Gewinner

WERTUNG

Männer Overall

1.	Joachim Oberhauser	ITA	Ozone Enzo 3	7308
2.	Gleb Sukhotskiy	RUS	Ozone Enzo 3	7218
3.	Honorin Hamard	FRA	Ozone Enzo 3	7216
4.	Ulrich Prinz	GER	Ozone Enzo 3	7214
12.	Torsten Siegel	GER	Gin Boomerang 11	7166
23.	Ferdinand Vogel	GER	Ozone Enzo 3	7100
109.	Philipp Haag	GER	Gin Boomerang 11	5839

Frauen Overall

1.	Meryl Delferriere	FRA	Ozone Enzo 3	7159
2.	Yael Margelisch	FRA	Ozone Enzo 3	7056
3.	Kari Ellis	AUS	Ozone Enzo 3	6685
15.	Ewa Korneluk-Guzy	GER	UP Meru	4025

Nationenwertung

1.	Italien	18821
2.	Frankreich	18821
3.	Japan	18703
12.	Deutschland	18122

punktgleich mit Italien, einem WM-Novum, den Sieg teilten, Meryl Delferriere. Die drei letzten Läufe punktete Meryl für ihre zunehmend frustrierten männlichen Kollegen und sicherte dem siegesgewohnten Team und sich selbst die Goldmedaille.

Uns blieb am Ende ein durch Zweifel bestimmtes Denken. Die fliegerische Leistung war eine der stärksten, die wir seit langer Zeit abrufen konnten, aber das Teamergebnis desaströs. Normalerweise steht Mut am Anfang des Handelns und Glück am Ende. Bei der WM war das leider nicht der Fall und so schauen wir mit einer Textzeile der Toten Hosen zuversichtlich auf die EM 2020 in Serbien:

Und das Glück freut sich und ruft: „Wie schön, ich hab euch so oft hier vorbeifahren sehen. Warum kommt ihr nicht und bleibt 'ne Zeit bei mir?“

Die Antwort kennen wir vom letzten Mal: „Wir haben uns im Weg vertan, aber gleich stehen wir bestimmt an deiner Tür!“ ☞

Dank an die Sponsoren



LEICHT REISEN, WEIT FLIEGEN

Der Calypso ist ein leichter Intermediate Schirm ("low B") für Anfänger- und Freizeitpiloten, die sich voll und ganz auf ihren Flügel verlassen möchten. Perfekt geeignet für das leichte Reisen und Fliegen mit hohem XC-Potential. Der Calypso wurde von Grund auf neu konzipiert mit einem einfachen Handling, welches puren Spaß vermittelt. Etwas agiler im Vergleich zu anderen Schirmen dieser Klasse, ohne den Piloten zu überfordern.

EN B / 5 Größen / 55-120 kg



Calypso

www.ginglidern.com

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 Friefl: 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: pr@dhv.de

Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich)
08022/9675-62

E-Mail: pr@dhv.de

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

anzeigen@dhv.de

Bedingungen und Anzeigenpreise

bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter
www.dhv.de/Mediataten.

NACHRICHTEN | WETTBEWERBE



Monte Cucco | Italien Italien Open 2019

Vom 10. - 18. August 2019 fand am Monte Cucco die Italien Open 2019 statt, die kurzfristig auch als Drachen-Vor-EM angekündigt wurde. Bei traumhaftem Flugwetter und nach fünf Durchgängen gewann Alex Ploner (ITA) die Flexiwertung und Jochen Zeyher (GER) die Starrflügelklasse.

Mehr Infos auf www.dhv.de unter Piloteninfos/Wettbewerbe/Drachenflugszene

ANZEIGEN

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



Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 221 | Januar | Termin 2. November 2019

Ausgabe 222 | März | Termin 2. Januar 2020

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: 38.400

Titel: Tristan Shu

Hinweis: Personenbezeichnungen werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet. Diese Form schließt jedoch als nomen generale das jeweils andere Geschlecht ausdrücklich mit ein.

Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana!



Exklusiv für
DHV-Mitglieder

DER SICHERE HALT FÜR DHV-MITGLIEDER.

Berufsunfähigkeitsschutz für
Drachen- und Gleitschirmpiloten.

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



Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

HDI Vertriebs AG

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

Telefon 0173 8408254
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

Das DHV-Versicherungsprogramm für Hängegleiter und Gleitsegel

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

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.



Zeolite

Unser neuer X-Alps Flügel ZEOLITE – natürlich genauso auch für dich erhältlich – resultiert sowohl aus unserer längsten Erfahrung im Leichtbau als auch aus unserer längsten Erfahrung in der Entwicklung von serienmäßigen 2-Leinern. Wir können aus einem riesigen Erfahrungsschatz für neue, innovative Designs schöpfen: die Nachteile des 2-Leiners gehören somit der Vergangenheit an! Und das zeigt unser ZEOLITE ganz deutlich. 10 der diesjährigen X-Alps Athleten haben sich für unser überragendes ZEOLITE Design entschieden. 3 dieser Top-Athleten erreichten als Zweiter, Fünfter und Siebter das Ziel Monaco. Natürlich möchten wir besonders Manuel Nübel zu seinem super fünften Platz gratulieren! Wow, was für eine Klasse Leistung!

Von unserem Single Skin XXLite2 mit 1,2 kg bis zu unserem 2-Leiner Hochleister ZEOLITE im 2-Leiner Design mit weniger als 3 kg bieten wir die leichtesten zugelassenen Flügel – und das für jede Pilotengruppe. Durch die längste Erfahrung im Leichtbau haben OZONE Leichtschirme sogar eine enorme Lebensdauer.

XXLite2

XXRLite4

JOMO

GEO

Swift5

ALPINN³

LMZ

ZALPS

Zeolite

WISP

