

DHV info

Das Magazin für Gleitflieger und Drachenflieger

222

Flugtechnik
**Flachlandfliegen
zwischen Theorie
und Praxis**

Luftraum
Big Brother is watching you

Wetter
**Klimawandel und
Entwicklung für das
Streckenfliegen**



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

 <p>Norddeutsche Gleitschirmschule 17192 Waren, Tel. 0157-77590482 www.norddeutsche-gleitschirmschule.de</p>	 <p>Flugschule Edelweiss 82054 Sauerlach, Tel. 0172 865 15 74 www.flugschule-edelweiss.de</p>
 <p>AFS-Flugschule 34537 Bad Wildungen, Tel. 05621-9690150 www.afs-flugschule.de</p>	 <p>Flugschule Chiemsee 83229 Aschau, Tel. 08052-9494 www.flugschule-chiemsee.de</p>
 <p>Hot Sport 35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345 www.hot-sport.de</p>	 <p>Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee 83246 Unterwössen, Tel. 08641-7575 www.einfachfliegen.de</p>
 <p>Papillon Paragliding - Wasserkuppe 36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548 www.papillon.aero</p>	 <p>Freiraum 83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969 www.freiraum-info.de</p>
 <p>Harzer Gleitschirmschule 38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415 www.harzergss.de</p>	 <p>Flugschule Adventure-Sports 83661 Lengries, Tel. 08042-9486 www.adventure-sports.de</p>
 <p>Flatland Paragliding 40764 Langenfeld, Tel. 02173-977703 www.flatland-paragliding.de</p>	 <p>Gleitschirmschule Tegernsee 83700 Reitrain, Tel. 08022-2556 www.gleitschirmschule-tegernsee.de</p>
 <p>Moselglider 54338 Schweich, Tel. 0179-7842871 www.moselglider.de</p>	 <p>Flugschule Rohrmeier Milz 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328 www.flugschule-rohrmeier.de</p>
 <p>Flugschule Siegen 57080 Siegen, Tel. 0271-381503 www.flugschule-siegen.de</p>	 <p>Paragliding Academy 87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015 www.paragliding-academy.com</p>
 <p>Flugschule OpenAir 64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753 www.flugschule-openair.de</p>	 <p>OASE Flugschule Peter Geg 87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036 www.oase-paragliding.de</p>
 <p>Planet Para 68165 Mannheim, Tel. 0621-12281143 www.planet-para.de</p>	 <p>Flugzentrum Bayerwald 93086 Wörth a.d. Donau, Tel. 09482-959525 www.Flugzentrum-Bayerwald.de</p>
 <p>Luftikus Eugens Flugschule 70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928 www.luftikus-flugschule.de</p>	 <p>Flugschule Grenzenlos A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868 www.fs-grenzenlos.com</p>
 <p>GildeZeit Flugschule Tübingen 72074 Tübingen, Tel. 07071-959944 www.gildezeit.de</p>	 <p>Flugschule Achensee A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134 www.gleitschirmschule-achensee.at</p>
 <p>Flugschule Göppingen 73344 Gruibingen, Tel. 07335-9233020 www.flugschule-goepingen.de</p>	 <p>Flugschule Bregenzerwald A-6870 Bezau, Tel. +43-5514-3177 www.gleitschirmschule.at</p>
 <p>Sky-Team Paragliding 76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365 www.sky-team.de</p>	 <p>Flugschule Sky Club Austria A-8962 Gröbming, Tel. +43-3685-22333 www.skyclub-austria.com</p>
 <p>Drachen & Gleitschirmschule Skytec 79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391 www.skytec.de</p>	 <p>Paragleitflugschule Airsthetik A-8970 Schladming, Tel. +43-660-8877440 www.airsthetik.at</p>
 <p>Gleitschirmschule Dreyeckland 79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140 www.gleitschirmschule-dreyeckland.de</p>	 <p>Flugschule Aufwind A-8972 Ramsau, Tel. +43-3687-81880 www.aufwind.at</p>
 <p>Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg 82031 Grünwald, Tel. 0172-4088444 www.lern-fliegen.de</p>	 <p>Gleitschirmschule Pappus F-68470 Fellingern, Tel. +33-38982-7187 www.gleitschirmschule-pappus.de</p>

Vom Dunst ins Licht ...

... führen dich deine Thermikkreise. Mit jedem Meter verliert an Bedeutung, was unten wichtig war. Dein Flügel und du, frei und leicht im Aufwind nach oben. Pure, reine Freude am Fliegen – absolut unvergleichlich! Und sicher und kontrolliert für den, der es gelernt hat. Mit einem SkyPerformance-Trainer am Funk ist das Training ein spannendes und lehrreiches Spiel mit der Thermik, dem großen Spielkameraden der Gleitschirmflieger.



Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining



44 | Flachlandfliegen zwischen Theorie und Praxis



6 | Kuba – Fliegen mit Freunden



62 | Big Brother is watching you

INHALT

INFO 222 MÄRZ | APRIL 2020



Foto: Jérôme Maupoint

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar

Flugelände - Reisen - Abenteuer

- 6 Kuba – Fliegen mit Freunden
- 14 Neuseeland – Abheben im Maori Land
- 22 Gitschberg – Das ganze Jahr ein Traum
- 30 Hike und Fly – Greenhorns am Gletscher

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 36 On air – Flugerlebnisse mit Freunden teilen
- 44 Flachlandfliegen zwischen Theorie und Praxis

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum

- 52 Rent your Personal Instructor
- 56 Unfallanalyse Drachen 2019
- 62 Big Brother is watching you

Verband

- 70 DHV-Jugend – Annecy
- 72 Meldungen
- 76 DHV-Presseseminar
- 78 Nachrichten der Vereine

Wetter

- 86 Klimawandel und Entwicklung für das Streckenfliegen

Wettbewerbe

- 94 HG-Liga Rückblick
- 95 Kurzmeldungen

Standards

- 96 Schaufenster
- 97 Impressum



86 | Klimawandel und
Streckenflug

KUBA - Fliegen mit Freunden

Soy Cuba, Soy Fidel, Soy Revolution!
(Ich bin Kuba, ich bin Fidel, ich bin Revolution)

TEXT UND FOTOS: SABINE HUTHMACHER

Diesen und ähnliche Ausrufe liest man oft an Straßenmasten oder auf Plakaten auf der schönen karibischen Insel Kuba. Kubaner sind sehr stolz auf ihr Kuba und oft trauern sie noch um ihren Fidel Castro, der in den 50er Jahren als Revolutionär und Führer für die Unabhängigkeit Kubas kämpfte. Mindestens genauso stolz sind kubanische Piloten auf ihre vielen schönen Fluggebiete und ihre oft sehr bescheidene Ausrüstung.

Bereits im Jahre 2005, als ich das erste Mal dieses interessante und fliegerfreundliche Land kennenlernte, habe ich viele kubanische Piloten aus verschiedenen Fluggebieten kennengelernt und wurde herzlich in ihrer kleinen Fliegergemeinde aufgenommen. Damals war die wenige Ausrüstung oft äußerst haarsträubend, angefangen von alten russischen Fallschirmen, die irgendwie kreativ verpackt als Rettungsgerät hätten dienen sollen, bis hin zu knapp 20 Jahre alten Gleitschirmen und Gurtzeugen, mit Expressen als Karabiner. Trotzdem sind die Kubaner damit in die Luft





↓ Lebensfreude und Stolz gehören zum Alltag wie Musik und Habanos (kubanische Zigarre)



KAMIRA / SHUTTERSTOCK.COM



↑ Grillen auf kubanisch

← Eine von vielen alten Limousinen



Der DHV empfiehlt Fortbildung mit DHV-anerkannten Performance-Flugschulen. Siehe www.dhv.de unter Travel+Training

gekommen und haben sich gegenseitig zu guten und gewissenhaften Piloten ausgebildet. Mit ihrem Einheitsverdienst von ca. 30 Euro/Monat führen sie ein einfaches, dennoch glückliches und zufriedenes Leben.

FRÖHLICHE KUBANER, EINFACHE VERHÄLTNISS, ABWECHSLUNGSREICHE FLUGGEBIETE

Damit werden sie sich niemals eine eigene Gleitschirmausrüstung leisten können und sind auf geschenkte Ausrüstung angewie-

sen. Dank Chris Arnu, der schon seit vielen Jahren mehrmals im Jahr nach Kuba fliegt und die Kubaner mit gespendeten Schirmen, Rettern oder Gurtzeugen ausstattet sowie Spenden einzelner ausländischer Piloten und Vereine verfügt mittlerweile ein großer Teil der kubanischen Piloten (v.a. in den bekannten Fluggebieten) über eine einigermaßen gute Ausrüstung (überwiegend Hochleisterschirme der älteren Generation).

Es vergehen 13 Jahre und viele Aufforde-

rungen und Einladungen meiner kubanischen Freunde. Endlich Anfang Februar 2018 treffe ich erneut Chris Arnu und 9 Kuba-Begeisterte, mit und ohne Kuba-Vorbelastung in Holguín im östlichen Teil Kubas. In der ersten Woche sind wir in einfachen Hütten auf dem Campingplatz Campismo Los Cantiles in Las Minas (eine gute 1/2 Std. südlich von Bayamo oder gut 1,5 Std. südwestlich vom Flughafen Holguin) untergebracht. Camping in Kuba ist gewöhnungsbedürftig und nicht vergleichbar mit dem, was wir kennen. Zwar ist der Vorteil: weit und breit keine anderen Touristen, Ursprünglichkeit, Ruhe und wahres Kuba. Nachteil: sehr spartanisch - von kalten Duschen, schlechten Matratzen, über besteck-



← Gepäcktransport zum Startplatz von Uvero.

✓ Unser Freilufttaxi (ohne Fenster)

↓ Abenteuerlicher Küstenabschnitt in der Sierra Maestra



freies Essen bis hin zu „Mitbewohnern“ wie Fröschen oder anderen Vierbeinern. Idealerweise bucht man in Kuba Hotels/Pensionen (kleine private, saubere, gut ausgestattete Unterkünfte mit Frühstück um die 30 € im DZ), so wie in unserer zweiten Woche.

Dank unserem kubanischen Guide Danichel, Fliegerfreund von Chris, brauchen wir uns um keine Organisation vor Ort kümmern. Nach dem Frühstück werden wir täglich von unserem Freilufttaxi, einem alten umgebauten russischen Laster, abgeholt und in die Fluggebiete gefahren. Natürlich sammeln wir unterwegs noch kubanische Piloten aus Las Minas auf, die mit uns zum Fliegen kommen und mit denen wir stets viel Spaß haben.

Nur ca. 3 km hinter unserem Campingplatz in Las Minas, offizieller Name auch Charco Redondo, liegt das Fluggebiet Tia Nena. Unser kubanisches Taxi lässt uns an der Straße raus, von wo es zu Fuß zum Startplatz geht. Da es im Dezember und Januar außergewöhnlich viel geregnet hat, müssen wir erst einmal den Fluss bei hohem Wasserpegel queren, d.h. Schuhe aus, Hose aus, Wasser bis zum Po, Gleitschirmsack aufm Rücken. Dann ca. 150-200 hm über Felder, Wiesen und schließlich dichten Wald zum Startplatz, einer eher flachen nach Osten ausgerichteten Startschneise für max. zwei Gleitschirme. Der Wind bläst sehr kräftig. Die Streckenracks in unserer Gruppe hauen sich mit ihren Hochleistern gleich mal raus

und soaren im starken Wind zusammen mit den Einheimischen Alt-Hochleistern. Erst am Nachmittag lässt der Wind nach und auch wir anderen starten. Gelandet wird zwischen Hang und Straße auf einer großen Wiese, vor oder hinter der kleinen Hochspannungsleitung.

Normalerweise herrscht in Las Minas Südwind und man kann wunderbar sanft an der Süd-Ridge soaren. Aufgrund des schlechten Wetters hatte es aber seit 8 Wochen keinen Südwind mehr und es bleibt auch die nächsten 2 Wochen bei starkem NO-SO-Wind.

An einem der folgenden Tage fahren wir mit unserem Flugtaxi in das abgelegene und wenig frequentierte Fluggebiet El Yarey

→ Typisches Fortbewegungsmittel auf Kuba.



↑ Startplatz Puerto Boniato in Santiago de Cuba

← Sportplatz und Landeplatz in Uvero an der Südostküste.

bei Jiguaní, ca. 45-60 Min. von Las Minas. Selbst die Kubaner sind hier lange nicht mehr geflogen, da man mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht dorthin kommt und kaum ein Kubaner ein eigenes Auto hat. Mit unserem Freilufttaxi können wir jedoch bis auf das Plateau fahren, wo sich der Startplatz mit einer ca. 6-8 km langen nach Osten ausgerichteten ca. 150 m hohen Ridge befindet. Da schon lange keiner mehr hier war, ist der Startplatz total zugewachsen. Ausgerechnet heute haben sie die Machete vergessen und so heißt es: Alle Mann den Startplatz per Hand von Unkraut und Büschen befreien. Als einzige Frau darf man schon mal nur zuschauen oder lustige Fotos machen. Der Startplatz von El Yarey ist extrem kurz, klein und sehr anspruchsvoll. Da man sich hier keinen Startfehler erlauben darf, ist das Starten nur den absoluten Profis vorbehalten. Leider ist der Wind erneut sehr stark und böig, so dass nur 2 von unserer Gruppe und 3 Einheimische starten. Am Landeplatz, am südlichen Hangfuß, sammelt uns schließlich unser Taxi wieder ein.

Nach dem Fliegen lädt täglich der angenehm erfrischende Bach direkt am Campingplatz in Las Minas zum Baden ein, bevor es zum Abendessen im einfachen

Restaurant des Campingplatzes geht. Abends treffen wir uns oft noch mit den einheimischen Piloten aus Las Minas auf ein Bier, mal bei einem lustigen Tanzabend des Campingplatzes oder bei dem Dorffest mit eigenem Bierwagen, aus dem lokal gebrautes, eigentümlich schmeckendes Bier direkt in mitgebrachte Gefäße aller Art gezapft wird.

Ein weiterer Ausflug in der ersten Woche führt uns nach Guisa (ca. 1 ¼ Std. von Las Minas), wo ich bereits vor 13 Jahren mit den Locals flog. Hier befinden sich mehrere gute Unterkunftsmöglichkeiten und im kleinen Ortskern sind ein paar nette Cafés und Bars. Guisa hat auch mehrere kleine, aber lohnende Flugberge und der Club der dort ansässigen Flieger ist mittlerweile recht groß und die Piloten verfügen über eine verhältnismäßig gute Gleitschirmausrüstung. Ich freue mich sehr, meinen kubanischen Freund Chavez, mit dem ich über all die Jahre per E-Mail in Kontakt blieb, wiederzusehen. Wir haben uns viel zu erzählen. Mittlerweile ist er zu einem sehr erfahrenen Streckenpilot geworden und geht mit seinem Mantra 5 oft auf Strecke und das ohne Vario und ohne GPS. Da weiterhin Ostwind herrscht, geht es zu dem thermisch aktiven,

nur 80 m hohen Hügel Corallilo, wenige km hinter Guisa. Für kubanische Verhältnisse ist heute, mit unserer 9-köpfigen Gruppe und einem Dutzend einheimischer Piloten, richtig was los am Startplatz Corallilo. Während die einen gemütlich am Hang entlang soaren, fliegt Uli von unserer Gruppe sogar die ca. 20 km bis zu unserem Campingplatz in Las Minas zurück.

Zum 50. Geburtstag von Volker aus unserer Gruppe organisieren unsere kubanischen Freunde in Las Minas eine besonders schöne Geburtstagsparty. Ein Spanferkel wird per Handkurbel über dem offenen Feuer gegrillt. In den gut 8 Std. Garzeit darf sich jeder abwechselnd um das Ferkel kümmern, während die anderen in dem erfrischenden Wasserbecken El Pozón baden gehen.

Für die zweite Woche haben wir uns Autos gemietet und sind in kleinen familiären Frühstückspensionen untergebracht, um die Südostküste kennenzulernen. In der Hochsaison ist es anzuraten, Mietautos mindestens zwei Monate vorher zu reservieren, da der Tourismus noch in den Kinderschuhen steckt und die Autoauswahl relativ begrenzt ist. Unser Ziel ist zunächst Santiago de Cuba im Süden der Insel, gut



Kontakte und Koordinaten der Fluggebiete:

Das Fliegen in Kuba ist nur mit Einheimischen oder im Rahmen einer geführten Reise zu empfehlen. Rückwärtsstarten ist Grundvoraussetzung. Am besten nutzt man vor Ort MapsMe. Bei Fragen zu Kontakten und Fluggebieten in Kuba oder wenn jemand Ausrüstung spenden möchte, am besten Chris Arnu kontaktieren: chris.arnu@gmail.com

Details zu den Fluggebieten findet man unter:

<http://fcvl.blogspot.com/p/flying-zones.html> und <https://paraglidingearth.com/>



Provinz Granma				
Ort	Flugberg	Koordinaten Open Street Map!	Start	Landung
Las Minas/ Charco Redondo	Tia Nena (einfach)	20.2501, -76.4217	flache Wiese Richtung O	Wiese hinter Stromleitung
Las Minas/ Charco Redondo	Las Cajitas (einfach)	20.247, -76.4379	Richtung S,	Wiese unterhalb
Santa Rita/ Charco Redondo	El Bolo (einfach-mittel)	20.3083, -76.4576	Wiese Richtung O	am Hang oder Wiesen nördlich
Guisa	Coralillo (einfach)	20.24353, -76.508717	Wiese Richtung O/OSO	große Wiese am Fuß des Hügels
Jiguaní	El Yarey (anspruchsvoll):	20.3489, -76.3625	kurze Wiese Richtung O/SO	am südlichen Fuß der Ridge
Provinz Santiago de Cuba:				
Ort	Flugberg	Koordinaten Open Street Map!	Start	Landung
Santiago de Cuba	El Balcon del Puerto Boniato (einfach):	20.09845, -75.804367	Richtung S	Gr. Wiese am Fuß des Hangs, 10 min. von Auffahrtsstr.
Chivirico (Küste Sierra Maestra)	direkt an Str. (anspruchsvoll)	19.9844, -76.326	steil an Str. nach SO	Toplanden an Str. o. am Strand
Uvero (Küste Sierra Maestra)	Punta Vista (mittel):	19.9579, -76.5894	Richtung S	Sportplatz an der Straße
Pilon (Küste Sierra Maestra)	El Radar/Dos Bocas (einfach)	19.91415, -77.40538	Wiese Richtung S	Toplanden oder großen Wiesen im Tal

ANZEIGE

TONIC2

lightweight x-wing
LTF09: B/C | EN: B/C

Die Spassmaschine für jedermann. Egal ob an der Düne oder zum Freestyle - den TONIC habe ich immer im Urlaubsgepäck!

Kilian Hallweger
skywalk Team pilot / Travel Enthusiast
2. Platz DHV XC Standard 2019

Foto: Tristan Shu

PURE PASSION FOR FLYING

skywalk.paragliders
 skywalkparagliders
 www.skywalk.info

SKYWALK



← Startplatz Coralillo/Guisa, einer der verschiedenen Start- und Landeplätze im Gebiet Granma.

↓ Gemeinsamer Aufstieg zum Start



↑ Startplatz El Yarey/Giguani

→ Startplatz Tia Nena/ Las Minas



zwei Stunden und 100 km von Las Minas entfernt, um dann weiter entlang der spektakulären Südostküste über Pilon zurück nach Bayamo zu fahren.

Nur eine gute halbe Stunde von Santiagos nettem Stadtzentrum entfernt liegt das schöne Fluggebiet El Balcón del Puerto Boniato, dass man mit dem PKW oder (normalen) Taxi über eine gut ausgebaute, asphaltierte Straße erreicht. Dank des in der Regel ab Mittag einsetzenden Seewindes kann man dort oft relaxt bis zum Sonnenuntergang soaren. Am Startplatz befindet sich außerdem ein nettes Restaurant mit Panora-

mablick auf die Küste von Santiago. Hier kann man gut und günstig essen oder ein lokales Bier bei kubanischer Musik trinken. Direkt hinter dem Restaurant liegt der nach Süden ausgerichtete Startplatz, an dem man bis zu drei Schirme auslegen kann.

An unserem ersten Tag ist der Ostwind leider immer noch extrem stark und der Seewind hat selbst am Spätnachmittag keine Chance, sich durchzusetzen. Endlich dann am zweiten Tag triumphiert der Seewind und wir können im Südwind den Hang Richtung Osten und Westen entlang soaren. Ziel der Profis ist es, über die Anten-

ne nach Westen bis El Cobre zu fliegen. Große Herausforderung, da es für ca. 20 km keinen Landeplatz gibt. Dies gelingt Jochen aus unserer Gruppe! Aber auch ohne Streckenambitionen hat man hier seine große Freude! Nach einem gemütlichen Soaringflug wird man am großzügigen Landeplatz von einheimischen Kindern umzingelt, die sich sehr freuen, einem beim Zusammenlegen zu helfen.

Nach zwei schönen Flugtagen in Santiago, in denen ich viele alte Bekannte von 2005 wiedersehe, aber auch neue Bekanntschaften mache, brechen wir auf entlang



↑ Die Truppe: v. l. Michael, Sabine, Mike, Volker, Uli, Jochen, Danichel; es fehlen Holger, Chris, Johnny.

der abenteuerlichen Südostküste. Hier in der Sierra Maestra, dem größten Gebirgszug Kubas, mit dem höchsten Berg dem Pico Turquino (1.974 m), plant Fidel Castro und Che Guevara ihre Revolution. Auf der teilweise extrem nah am Meer liegenden schmalen Küstenstraße erreichen wir nach ca. 100 km und gut 4 Std. Fahrt den kleinen Küstenort Uvero. Ca. 250 m oberhalb von Uvero gibt es einen nach Süden ausgerichteten Startplatz, zu dem man ohne Ortskenntnisse niemals finden würde. Als Landeplatz dient der Sportplatz neben der Durchgangsstraße von Uvero. Aufgrund der schwülen Hitze organisiert unser kubanischer Guide Danichel 4 Pferde, auf denen die Schirme zum Startplatz transportiert werden. Leider lässt auch an diesem Tag der starke Ostwind keinen Flug zu.

Schließlich lernen wir noch das Fluggebiet im kleinen Ort Pilón kennen, mit seinem Flugberg El Radar, der sogar einen Höhenunterschied von knapp 400 m vorweist. Nach gut einstündiger Auffahrt genießt ein Teil der Gruppe noch einen Abendflug, während wir anderen die 3 PKWs runterfahren.

Leider neigt sich unsere Kubareise bereits dem Ende zu und so müssen wir von Pilón über Manzanillo zurück nach Bayamo. Von dort schließlich weiter zum Flughafen in Holguin oder zum weißen Sandstrand von Playa Guardalavaca (ca. 1 Std. östlich von Holguin), wo ein paar von uns den letzten Tag entspannt am Meer bei Pina Colada ausklingen lassen.

Fazit

Trotz des vielen starken, aber untypischen Ostwindes hatten wir alle viele tolle Flüge und sind wieder gesund nach Hause gekommen. Besonders zu betonen ist die große Herzlichkeit und Offenheit der immer gut gelaunten Kubaner. So bleiben nicht nur viele tolle Erinnerungen, sondern auch nette Freundschaften über die Urlaubszeit hinaus bestehen. Viele von unserer Gruppe waren sicher nicht das letzte Mal in Kuba! ☑

WITEC GGS1

Das Gleitschirm-Gurt-Sicherheitsystem

Entwickelt von Piloten für Piloten



STORE

Exklusiver Vertriebspartner

www.mr-store.eu

info@mr-store.eu



UVP: ~~249€~~
Jetzt: 199€
nur auf
mr-store.eu

Entwicklung und Produktion:

WIFRO
Technik und Vertriebs GmbH

Hans-Ernst-Str. 13
85625 Glonn

www.wifro-gmbh.de
info@wifro-gmbh.de





Abheben im Maori Land

Bereit für einen Abstecher ans Ende der Welt? Ich möchte dich gern mitnehmen, in das ultimative Abenteuerland. Ok, hier wurde „nur“ das Bungeespringen erfunden, dafür wird das Fliegen gelebt wie an keinem anderen Ort. Erfahre, wie du deinen Traum vom Fliegen in Neuseeland erfüllen kannst und was du zu beachten hast.

TEXT UND FOTOS: BJÖRN FRIEBEL

Das Land der langen weißen Wolke ist unter Paragleitern noch ein echter Geheimtipp: rau, wild, in einigen Gebieten uner-schlossen und mit wirklich großartigen Fluggeländen gesegnet.

Genau das Richtige für einen Gelegenheitspiloten wie mich – zumindest dachte ich mir das, als ich mich Ende Dezember spontan dazu entschloss, einen 3-wöchigen

Flugurlaub dorthin zu machen. Das Land, die Menschen, die Natur waren mir schon von zwei vorherigen Besuchen in bester Erinnerung und so konnte ich mich diesmal komplett auf das Fliegen konzentrieren.

Man kann sowohl auf der Nord- als auch auf der Südinsel perfekte Flugbedingungen und -gebiete vorfinden. Da mich aber insbesondere die Südinsel mit ihren Alpen schon immer fasziniert hat, fiel die Wahl nicht schwer.

Wanaka mit seinen knapp 7.000 Einwohnern ist der perfekte Ausgangspunkt und nur rund 70 km von Queenstown sowie 450 km von Christchurch entfernt. Beide Städte verfügen über einen internationalen Flughafen, wobei ich aber Christchurch für den ersten Kontakt empfehlen würde.

Treble Cone

Unweit von Wanaka befindet sich das Skigebiet Treble Cone, was frei übersetzt Drei Ke-



Seenlandschaft in den Neuseeländischen Alpen.
Ein Paradies für Flieger.

SHUTTERSTOCK.COM

gel bedeutet. Als Gelegenheitspilot entschied ich mich bewusst für dieses Gelände, da es sehr gut erschlossen ist, oft gute Bedingungen herrschen und die Aussicht einfach wunderschön ist. Es ist aber auch mit einer der besten Plätze, um Cross Country-Fliegen zu zelebrieren. Häufig sieht man hier morgens auch Speedflyer, da das Gelände durch seine Steilheit bestens dafür geeignet ist.

Am Fuß des Berges bietet ein lokaler Tandemanbieter (Wanaka Paragliding) Flüge für Touristen an. Die Jungs und Mädels sind überaus professionell, geben dir am Start- und Landeplatz eine Einweisung und weisen dich auch auf die Gefahren im Gelände hin. Richard, der Chef der Truppe, ist auch immer wieder vor Ort und gibt ebenso hilfreiche Tipps. Oft starten sie ihre Touren von 9 Uhr bis 16 Uhr, und wenn ein Platz im Shuttle frei ist, kann man für 10 \$ mitgenommen werden. Alternativ kann man

auch selbst hochfahren und das Auto später wieder abholen. So machen es die Locals vor Ort, wenn im Shuttle nichts frei ist. Sich hier anzuschließen, ist in der Regel auch kein Problem. Die Auffahrt über eine Schotterstraße dauert ca. 10-15 Minuten, je nach Fähigkeit des Fahrers. Häufig werden die Bedingungen und freien Plätze in einer WhatsApp-Gruppe kommuniziert. Es wird penibel darauf geachtet, dass sich jeder in Zero Harm Farm eingeloggt hat (siehe auch Info-Kästchen).

Die zwei Startplätze sind nach Nord-Ost ausgerichtet. Der Hang ist relativ steil und recht uneben. Achtung: Verletzungsgefahr beim Auslegen! Es gibt sehr viele Windanzeiger. Tipp: Richtet euch nach dem Windanzeiger oben an der Straße.

Die Tandems haben immer Vorrang, in der Regel 3-4, sind dann aber auch schnell weg. Der Start ist leicht. Das Gelände bietet ausreichend Möglichkeiten für einen Start-

abbruch. Man sollte immer daran denken, dass das Gebiet oft von Hubschraubern befliegen wird, um z. B. die Schafe von den höheren Weiden zu treiben oder Touristen durch die Gegend zu fliegen – aber später dazu mehr. Wichtig ist, dass man die umliegenden Seen im Auge behält: Ist das Wasser noch glatt? Blickrichtung links befindet sich ein Tal. Wenn man dort am Boden Staubwolken sieht, kann man gleich wieder einpacken. Das Wetter kann hier jederzeit recht schnell umschlagen.

Jetzt, im Spätsommer, sind die Flächen sonnengegerbt. Im Frühling ist hier alles sattgrün. Bäume für eine eventuelle Baumlandung sucht man allerdings vergebens – die Vegetation ist steinig und steil.

Gleich am Startplatz besteht die erste Chance, Höhe zu gewinnen. Es lohnt sich, den Tandems beim Start zuzusehen und darauf zu achten, ob sie steigen. Sollte es nicht tragen, einfach nach rechts abbiegen und



↑ Kann man mal nicht fliegen, einfach mit Delphinen schwimmen gehen.



↑ Mit dem Auto ist vieles gut erreichbar.



↑ Blick auf die Wasserfälle und die Hängebrücken. Sollte das Wetter mal nicht zu Fliegen geeignet sein, kann man die Wasserfälle mit einem Guide erklettern. Wer ganz bis nach oben will, kann sich dann von einem Helikopter abholen lassen.

versuchen, an den Kanten einen Weg nach oben zu finden. In ca. 1,5 km Entfernung kann man sehr gut eine große Baumreihe erkennen. Diese markieren die grandiosen, ca. 450 m hohen Wasserfälle, welche in mehreren Kaskaden zu Boden stürzen. Ein örtliches Unternehmen bietet geführte Klettertouren an den Wasserfällen entlang an. Bei Bedarf kann man sich am Ende von einem Hubschrauber abholen lassen.

Wenn man über den Wasserfällen dahinschwebt, kann man sich auch noch zur Pyramide und darüber hinauswagen. An guten Tagen trägt die Pyramide sehr gut und man kann in aller Ruhe stundenlang an der Kante entlangfliegen: Einfach an den Wasserfällen umdrehen und sich mit nach oben nehmen lassen.

Die Locals geben sich hier noch nicht geschlagen. An sehr guten Tagen kann man innerhalb von 75 Minuten via Roys Peak nach Wanaka zum Landebier einfliegen. Sollte man es bis dahin doch nicht schaffen, gibt es entlang der Straße viele gute Möglichkeiten einzulanden. Als Anhalter wartet man in dieser Region nie sehr lange und

kaum ist man gelandet, steht man schon wieder am eigenen Auto. Für solche Strecken empfiehlt sich allerdings ein Funkgerät. Wanaka verfügt über einen stark frequentierten Flughafen und man sollte immer die Augen nach Kleinflugzeugen offenhalten, die entlang des Roys Peak Ausbildungsflüge und Scenic Flights anbieten.

Landung

Jeder Flug geht einmal zu Ende - und jetzt wird es dann auch noch mal etwas schwierig: Der Landeplatz ist klein, kann zwar von vielen Seiten angefliegen werden, ist aber auch nicht zu unterschätzen. Er verläuft parallel zur Straße, die auf den Berg führt, und wo die Autos geparkt werden, ist aus der Luft schwer zu sehen. Die Landezone fällt zur Straße hin ab und an einigen Stellen steigt sie sogar wieder an. Schon in den Morgenstunden ist es thermisch am Landeplatz. Rechts gibt es viele stachelige Büsche, in denen man lieber nicht landen sollte. Die Zufahrtstraße sollte nur im Notfall genutzt werden.

Öfter kann man auch kleine Dustdevils

beobachten. Der Wind wechselt sehr oft und sehr schnell, lieber auf dem Protektor landen, als Verletzungen beim Landeversuch riskieren. Der Schirm wird direkt am Zelt des Tandemanbieters eingepackt. Das ist auch der beste Treffpunkt, um sich mit den Piloten auszutauschen und Locals kennenzulernen. Diese haben in der Regel auch tolle Tipps, wo man am Abend ein Bierchen trinken oder gemeinsam ein BBQ am Seeufer genießen kann. Hierdurch entstand ein toller internationaler Austausch, den ich nicht missen möchte.

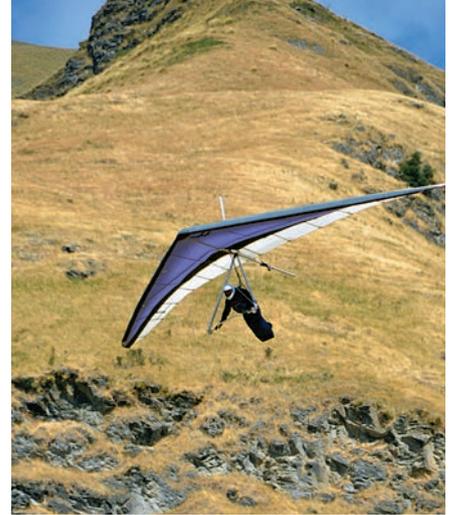
Über und an den Wasserfällen entlangzulegen, war für mich als Neuseeland-Fan ein ganz besonderes Erlebnis, das ich kaum in Worte fassen kann. Die hohen Berge, die Seen im Hintergrund, die Kletterer, die sich entlang des Wasserfalls ihren Weg nach oben bahnen - einfach unbeschreiblich schön und wirklich traumhaft.

Coronet Peak

Nur eine Autostunde entfernt liegt Queenstown, das Mekka für Adrenalinjunkies. Etwas außerhalb gelegen, der Coronet Peak, auch

← Dahingleiten über dem Wasserfall im „Formationsflug“ mit dem Tandempiloten Tim aus den USA.

↓ Ab und zu sieht man auch einen Drachen, aber nicht aus „Herr der Ringe“.



” WICHTIG IST, DASS MAN DIE UMLIEGENDEN SEEN IM AUGE BEHÄLT.
DAS WETTER KANN HIER JEDERZEIT RECHT SCHNELL UMSCHLAGEN

ein Skigebiet, meine zweite Station auf der Neuseelandreise zum Fliegen. Mit dem eigenen Auto gelangt man über die Coronet Peak Ski Field-Zugangsstraße zum Parkplatz. Hier an einen Shuttle zu kommen, ist weitaus schwieriger. Da ich vorab schon den Kontakt gesucht hatte, konnte ich einfach mit der örtlichen Flugschule (Extreme Air) für 10 \$ mitfahren. Abfahrt ist dann aber am Landeplatz (The Flight Park). Die Fahrt dauert von dort aus recht lange. Da überlegt man es sich zweimal, ob man mal eben einen Abgleiter macht. Die Flugschule hat mir netterweise auch eine Einweisung gegeben. Zero Harm Farm wird hier nicht benötigt.

Der Berg bietet zwei Startplätze: einmal den am Parkplatz (1.135 m/3.720 ft) und den etwas weiter oben gelegenen Rocky Gully direkt am Skifeld. Ich bin von Rocky Gully (1.180 m/3.870 ft) aus gestartet, ein sehr entspannter, flacher Startplatz mit genügend Auslegefläche. Da dort zwei Flugschulen und Tandems operieren, ist es bisweilen etwas voll. Aber die Flugschulen sprechen sich mit den Tandems und den Freifliegern gut ab und helfen beim Starten.

Kaum gestartet, darf man schon nach links in Richtung Flight Park abbiegen. Ein sehr gepflegter, sehr großer Landeplatz mit Café, Spielplatz und ausreichend Platz zum Landen. Dies ist allerdings auch der einzige Platz zum Landen. Drumherum ist es streng verboten, und die Besitzer sind schon sehr genervt, wenn man doch einmal eine Außenlandung machen muss. Pro Landung muss man 5 \$ zahlen. Man kann aber auch online eine deutlich günstigere Landeflatrate für ein paar Wochen erwerben.

Durch die vielen Tandems (auch Drachen) und Flugschulen kann der Endanflug schon mal voll werden. Hier ist besondere Vorsicht geboten. Ebenso ist nicht außer Acht zu lassen, dass wir uns hier direkt in der Einflugschneise des internationalen Flughafens von Queenstown befinden. Maximal erlaubte Höhe ist 5.500ft AMSL. Zur Orientierung: Der Coronet Peak ist 5.400ft AMSL.

Das Fluggebiet ist auch zu den Seiten hin sehr stark begrenzt. Dies sollte man alles in seiner Flugplanung beachten. Dafür ist der Coronet Peak gut geschützt und am besten wetterbeständig.

Es gibt in der Region noch einige weitere offizielle Startplätze. Ebenso gibt es viele gute Hike and Fly-Möglichkeiten. Bei meinem ersten fliegerischen Besuch habe ich mich aber auf offizielle Gelände beschränkt. Ebenso möchte ich darauf hinweisen, dass man sich auch ohne Probleme einer Flugschule anschließen kann.

In diesen drei Wochen hatte ich sehr lange Flüge und - viel wichtiger - ich habe unglaublich nette Tandempiloten, Einheimische und natürlich Deutsche kennengelernt. Wir haben so einige tolle Abende zusammen am Wasser oder vor dem Grill verbracht, und auch wenn ich nicht jeden Tag fliegen konnte, wurde mir nie langweilig. Wanaka ist in dieser Zeit fast schon zu einem zweiten Zuhause geworden. Nächstes Jahr bin ich hoffentlich wieder da.

Einreise

Neuseeland liegt 3.000 km von Australien entfernt und ist geografisch ein noch so junges Land, dass bestimmte Arten von Schädlingen hier nicht heimisch sind. Neben Touristik setzt die Industrie sehr stark auf



↑ Hinter fast jeder Ecke wartet ein neuer Eindruck, eine atemberaubende Landschaft.

← Treble Cone Fluggebiet und mein Zuhause für die Zeit, ein schöner Camper von Escape Rentals NZ.

wird. Sollten Verunreinigungen festgestellt werden, findet eine kostenlose Reinigung statt. Um Schäden am Schirm zu vermeiden, empfiehlt es sich, immer Hilfe beim Aussaugen anzubieten. In meinem Fall musste ich das Gurtzeug auspacken. Es wurde inspiziert, war aber ausreichend gereinigt. Dank des von mir erstellten Videos wurde auf eine genauere Kontrolle meines Schirms verzichtet. Aber: Beide Zollmitarbeiter wurden schon sehr unruhig, als ich ihnen sagte, dass ich einen Gleitschirm dabei habe.

Zero Harm Farm

Zero Harm Farm ist eine in Neuseeland entwickelte webbasierte App, um sich als Mitarbeiter auf Farmen oder z. B. in Skigebieten an- und wieder abzumelden. So kann der Besitzer jederzeit feststellen, wer sich seit wann in dem Gebiet befindet. Ebenso ist Eure Handynummer hinterlegt, damit Ihr bei eventuellen Ereignissen oder Gefah-

Landwirtschaft, die durch Schädlinge empfindlich gestört werden kann. Diese Schädlinge können mit unserer Sportausrüstung sehr leicht eingeführt werden.

Jegliche Outdoor-, Camping- und Sportausrüstung, Wander- sowie andere Sportschuhe, die mit Erde, Wasser oder Samen kontaminiert sein könnten, müssen deklariert und auf Verunreinigen untersucht werden. Nicht deklarierte Artikel können eine Strafe von bis zu 400 NZD nach sich ziehen. Also im Zweifelsfall immer deklarieren!

Was bedeutet das für Gleitschirmflieger?

Das zuständige Ministerium hat hierzu eine Empfehlung herausgegeben. Es ist durchaus möglich, dass man mit seinem Gleitschirm am Flughafen mehrere Stunden auf die Abfertigung aller anderen Passagiere warten und dann den gesamten Schirm zur Untersuchung auspacken muss. Das Ministerium empfiehlt daher, ein Video von der Reinigung mit Zeitstempel (kurz vor Abreise) anzufertigen und dies den Mitarbeitern am Flughafen vorzuführen. Das Video allein ist allerdings kein Garant dafür, dass der Schirm nicht doch komplett ausgepackt



Efficient Performance

IOTA 2: der Performance-Intermediäre

Was ist Dein Traum vom Streckenfliegen? Endlich den ersten 200er realisieren oder nach einem langen Flugtag direkt vor der eigenen Haustür landen? Der IOTA 2 bietet dir dafür die wichtigsten Zutaten: effiziente Leistung und relaxtes Pilotieren in sämtlichen Bedingungen. Dank modernster Technologien verfügt der High-EN-B-Schirm zudem über eine herausragende Leistungspolare in seiner Klasse.

www.advance.ch/iota

ADVANCE IOTA²



Treble Cone		
Startplatz	Breitengrad 44° 38' 17.873	Längengrad 168° 54' 31.202
Landeplatz Treble Cone	Breitengrad 44° 38' 38.2	Längengrad 168° 55' 50.911
Landeplatz Wanaka	Breitengrad 44° 41' 53.542	Längengrad 169° 7' 53.434
	Große Grünfläche direkt in der Stadt, nah am See. Vorher prüfen, ob eine Veranstaltung stattfindet.	
Landeplatz Roys Peak	Breitengrad 44° 40' 21.953	Längengrad 169° 4' 17.899
	Links am Autoparkplatz in der Kuhle. Achtung: Es kann sein, dass dort Autos parken. Ansonsten sind genügend Landeplätze auf der Bergseite vorhanden. Nicht auf der anderen Straßenseite landen.	
Coronet Peak		
Startplatz Rocky Gully	Breitengrad 44° 55' 36.047	Längengrad 168° 44' 49.251
Startplatz Carpark	Breitengrad 44° 55' 44.012	Längengrad 168° 44' 8.178
Landeplatz Coronet Peak	Breitengrad 44° 56' 25.561	Längengrad 168° 46' 53.225

ren gewarnt werden könnt. Bei Unfällen könnt Ihr (falls Netz vorhanden) einen Notruf absetzen. Um in dem Skigebiet Treble Cone fliegen zu können, ist eine kostenlose Registrierung zwingend erforderlich. Als erstes registriert ihr euch bei Zero Harm Farm. Über die Seite des Southernclub (siehe Linksammlung) meldet ihr euch dann als Pilot an und werdet bei Zero Harm Farm für Treble Cone freigeschaltet. Das kann man alles bequem von Europa aus machen. Solltet Ihr auch, da es ein paar Tage dauern kann, bis der Prozess erfolgreich abgeschlossen ist. Ohne dieses Prozedere werdet ihr keine Möglichkeit haben, dort fliegen zu gehen. Der Zugang ist nur registrierten und angemeldeten Piloten/Fahrern gestattet. Ist das alles erst einmal eingestellt, müsst ihr am Tag eures Fluges nicht viel machen. Einfach morgens anmelden und abends wieder abmelden. Dies macht ihr am besten schon in Wanaka: Das Handynetz rund um Treble Cone ist sehr schlecht. Ebenso bekommt Ihr über Zero Harm Farm den Code für die Schlüsselbox. Der Schlüssel öffnet dann das Tor, um überhaupt selbstständig zum Startplatz zu fahren. Dieser Code darf auf keinen Fall weitergegeben werden! Ebenso ist sicherzustellen, dass kein anderer mit durch das Tor fährt

oder mitgenommen wird, der nicht nachweislich bei Zero Harm Farm angemeldet ist.

New Zealand Hang Gliding and Paragliding Association (NZHGPA)

Die New Zealand Hang Gliding and Paragliding Association übernimmt die gleichen Aufgaben wie der DHV in Deutschland. Allerdings hat die NZHGPA nur 700 Mitglieder. Auf ihrer Seite findet ihr viele Informationen zu Clubs, Fluggebieten, Regeln und dem Wetter. Man ist verpflichtet, sich vorab bei Flugschulen oder Clubs über das entsprechende Fluggebiet und dessen Regeln zu informieren.

Als Gastpilot wird man vier Monate befristetes Mitglied. Die Mitgliedschaft kostet derzeit 60 NZD. Sie beinhaltet aber auch eine Versicherung über 5 Millionen Dollar und den Zugang zu vielen Fluggebieten. Voraussetzung, um in Neuseeland zu fliegen, ist eine IPPI Card Level 3 oder eine A-Lizenz.

Der DHV empfiehlt Fortbildung mit DHV-anerkannten Performance-Flugschulen. Siehe www.dhv.de unter Travel+Training

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Fluggebieten findet ihr unter:

www.cloudbase.org.nz

Linksammlung

- www.zeroharmfarm.com
- <https://southernclub.co.nz>
- www.nzhgpa.org.nz
- <http://extremear.co.nz>
- www.escaperentals.co.nz
- www.ozparagliding.com

Flugschule

Ein super Flugschule in Auckland, welche euch ggf. bei den ersten Flügen helfen kann, findet ihr unter diesem Link: www.wingsandwaves.co.nz

Funk

Die meisten in Europa genutzten Geräte dürfen in NZ nur mit Lizenz genutzt werden. Die Kiwis nutzen UHF-Funkgeräte, die im Bereich 476-477 MHz und max. 5 W agieren.

Neuseeland allgemein

Ich habe Neuseeland immer mit einem Campingbus erkundet. Hier kann man von ganz günstig bis sehr groß und sehr teuer alles bekommen. Unbedingt auf Sonnencreme ab Stufe 50 achten. Die Sonne in Neuseeland ist viel aggressiver als auf der Nordhalbkugel.

Gerade in Wanaka und Queenstown lässt es sich bei starkem Wind und Sonnenschein sehr gut aushalten. Die Region gilt als Mekka für Sportverliebte und Adrenalinsüchtige. Jede erdenkliche und nichterdenkliche Sportart wird hier angeboten. Wer hier Ruhe sucht, ist aber auch bei einer der vielen Wanderungen, in den Parks sowie an Flüssen und Seen genau richtig. Langweilig wird einem in dieser Region von Neuseeland auf keinen Fall. Ein kleiner Geheimtipp ist die nächtliche Wanderung auf einen Berg, um sich die Milchstraße in ihrer vollen Pracht anzusehen. Dank der geringen Lichtverschmutzung ergeben sich Eindrücke, die man nicht vergessen wird.

Beste Reisezeit: November/Dezember bis Ende März. Perfekt, um dem Winter in Europa zu entfliehen. Im Sommer kann es aber auch in Neuseeland kalt werden.

Kosten

Was kostet eigentlich so ein Urlaub am anderen Ende der Welt? Nach oben hin gibt es



↑ Startplatz Treble Cone. Gut organisiert, sind die Tandems schnell in der Luft und jeder hilft jedem.

keine Grenzen, man kann aber auch sehr viel Geld sparen, wenn man will. Ich für mich habe die Erfahrung gemacht, dass man pro Woche mit ca. 1.000 € rechnen muss. Darin ist dann aber auch alles - Flug, Auto, Campingplatz, Essen usw. - enthalten. Neuseeland ist ebenso wie Australien kein günstiges Reiseland.

Umrechnungskurs: 1 NZD = 0,60 Euro

Nordinsel

Neuseeland ist ungefähr genauso groß wie Großbritannien, das Straßennetz ist aber wesentlich einfacher ausgebaut, kein Wunder, es leben ja auch nur ca. 4 Millionen Einwohner auf beiden Inseln.

Da ich dieses Mal nur 3 Wochen Zeit hatte, habe ich die Nordinsel bewusst ausgelassen. Für die, die aber mehr Zeit haben, auch hier ein paar Informationen wo man gut fliegen kann.

Auckland ist der perfekte Ausgangspunkt, um in Neuseeland anzukommen und sich gleich in die Lüfte zu begeben. Rund um die Stadt findet man um 40 Start- und Landeplätze. Z. B. Karioitahi in Auckland, das einfachste, mit 30 km Westküste aber auch eines der schönsten. ▽

ANZEIGE



CURE 2
EN/LTF - C
HEAL YOUR SOUL

BGD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN



Gitschberg - das ganze Jahr ein Traum

Der Vierjahreszeiten Flugberg über dem Pustertal. Mit der Bahn oder im Hike+Fly Modus

TEXT UND FOTOS: BJÖRN KLAASSEN



↑ Gut ausgeschildert: Verschiedene Wege führen zu den Startplätzen

✓ Von Brixen betrachtet, schaut der Gitsch wie ein Gugelhupf aus. Die Flanken sind bewaldet und oberhalb der Baumgrenze gibt es grasige Hänge, die sich am Gipfel auf 2.500 m runden. Mit oder ohne Schnee verziert, ist das durchaus ansprechend für Gleitschirmflieger. Der Berg liefert beinahe das ganze Jahr über Thermik, Aufwind und Startplätze in fast alle Richtungen.

Auf den Gitsch führen zwei Wege. Von Mühlbach aus fährt eine Kabinenbahn zunächst zur Sonnenterrasse nach Meransen. Von dort geht es mit der Gitschbergbahn weiter hinauf zur Bergstation. Für alle, die in einem Hotel oder Gasthof mit teilnehmendem Almcadaprogramm übernachten, ist die Auffahrt gratis. Vom östlich des Gitschberges gelegenen Weitental führt ein weiterer Weg auf den Gitsch. Je nach Gusto entweder mit dem Auto bis zum Kienersattel und dann die restlichen 500 Höhenmeter bis zu den ersten Startplätzen zu Fuß oder für die ganz sportlichen Flieger von Weitental aus komplett zu Fuß mit ca. 1.200 Höhenmetern. Zudem gibt es zwischen Weitental und Kienersattel einen Startplatz am Oberhof mit 500 Meter Höhendifferenz (Starterlaubnis dort einholen).

Schon die Aussicht vom Gitsch ist lohnend. In Richtung Osten erstreckt sich das für kleinere und größere Streckenflüge gut geeignete Pustertal bis nach Sillian. Im Süden, jenseits des Pustertals, beeindruckt die Dolomiten



↑ Der Holzadler am Gitsch Weststartplatz oberhalb der Bergstation



↑ Startplatz Ost am Gitsch
unterhalb des Sessellifts

→ Landeplatz Speckerhof, hängt
ein bisschen - auffassen!
Beim Speckerhof muss eine
Landeerlaubnis eingeholt
werden.



Infos Gitschberg	
Gitschberg West (Nesselhütte):	
N: 46° 50' 51,17"	O: 11° 41' 02,33"
2.140 m MSL	
Gitschberg Ost:	
N: 46° 50' 47,38"	O: 11° 41' 10,63"
2.080 m MSL	
Gitschberg Süd (Skipiste):	
N: 48° 50' 53,73"	O: 11° 41' 05,93"
2.150 m MSL	
Gitschberg Oberhof Südost (Weitental):	
N: 46° 50' 51,81"	O: 11° 42' 42,73"
1.378 m MSL	
Erlaubnis im Oberhof einholen	
Landeplatz Meransen (am Speckerhof):	
N: 46° 49' 02,69"	O: 11° 40' 03,76"
1.357 m MSL	
Wiese hängt etwas, Stromleitung beachten. Landeerlaubnis beim Speckerhof einholen	
Landeplatz Lanerwirt (Weitental)	
N: 46° 50' 43,72"	O: 11° 43' 50,08"
890 m MSL	

↑ Nach dem Start mit Blick auf die Eidechsspitze und Weitental

mit ihren schroffen Felswänden und im Norden steht der Alpenhauptkamm. Außerhalb der Skisaison kann man im Grunde überall auf und neben der Skipiste starten und zwar nach Süden, Westen und Osten. Der Weststartplatz befindet sich an der Steinadlerskulptur, nur ca. 50 Höhenmeter über der Gondel-Bergstation an der Nesselhütte. Nach Osten gibt es jenseits der Skipiste mehrere Möglichkeiten, zum Beispiel neben der Sesselliftbahnstation. Nach Süden geht es auf der Skipiste in die Luft. Durch den Bau einer neuen Seilbahn (Stand September 2019) versuchen die örtlichen Piloten gerade einen neuen Südstartplatz an der Bahn zu etablieren. In jedem Fall kann man auch weiter oben auf der Skipiste starten.

Bei guten Bedingungen geht es von allen

ANZEIGE

FLUGSCHULE SKY CLUB AUSTRIA



Ausbildung zum **XC-Piloten**

1st Class Paragliding
★★★★★

mehr lernen – sicherer fliegen

Bewährte B-Schein Ausbildung

1. Flugtechnikkurs
2. Thermikkurs
3. Streckenflugkurs



Flugschule Sky Club Austria
www.skyclub-austria.at



↑ Meransen auf der Sonnenterrasse oberhalb des Pustertals



↑ Gut ausgebaut: Mit der Bahn im Pustertal unterwegs



↑ Augenweide: Enzianblüte im Mai



↑ Bergbahn von Mühlbach nach Meransen

Fragen an Stefan Hofer (Batflyer Weitental/Gitsch - Vereinsvorsitzender)



■ **Du bist der Clubpräsident von den Batflyers Weitental und Tandempilot. Sind Gäste bei euch willkommen und warum sollten die Piloten zum Gitschberg?**

Der Gitschberg ist nicht so bekannt wie Sand in Taufers oder der Kronplatz bei Bruneck. Dafür ist der Berg niemals überlaufen. Wir kennen hier ganz sicher keinen Stress und Gäste sind immer willkommen. Das Besondere am Gitsch ist die Vielfalt. Sanftes Hinunterfliegen ins Tal, Streckenflüge, Hike & Fly oder im Winter das Fliegen mit dem Skifahren kombinieren. Gerade Streckenflug-Neulinge kommen am Gitsch voll auf ihre Kosten. Wer absäuft, kann mit der Pustertalbahn zurück nach Mühlbach und mit der Bergbahn wieder zurück zum Startplatz. Einige Hotels, Pensionen oder Bauernhöfe bieten mit der Übernachtung die Almcard an. Damit können Piloten die Bergbahn kostenlos benutzen. Für alle fliegenden Urlauber ist das top.

■ **Was kann man bei euch noch so machen, falls das Wetter nicht fliegbar ist?**

Die Möglichkeiten sind hier fast unbegrenzt. Wandern, Rafting, Canyoning, Klettern und natürlich gibt es überall schöne Dörfer. Die Städte Bruneck, Brixen und Bozen sind gut erreichbar, auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Almcard ermöglicht den günstigen Zugang zu Museen. Nicht zu vergessen: Das gute Südtiroler Essen. Unsere Schlutzkrופן mit brauner Butter sind einzigartig.

■ **Können dich die Piloten bei Fragen kontaktieren?**

Sehr gerne. Am besten über E-Mail: stefan@mastgofly.com
www.mastgofly.com/tandemfliegen-p1.html

Streckenflug nach Pfalzen und zurück (ca. 30 Km)



↑ Aufdrehen an der Süd- oder Ostseite des Gitsch



↑ Von der Eidechsspitze geht es weiter in Richtung Pfalzen



↑ Der Sambock oberhalb von Pfalzen bietet nochmal gute Thermik



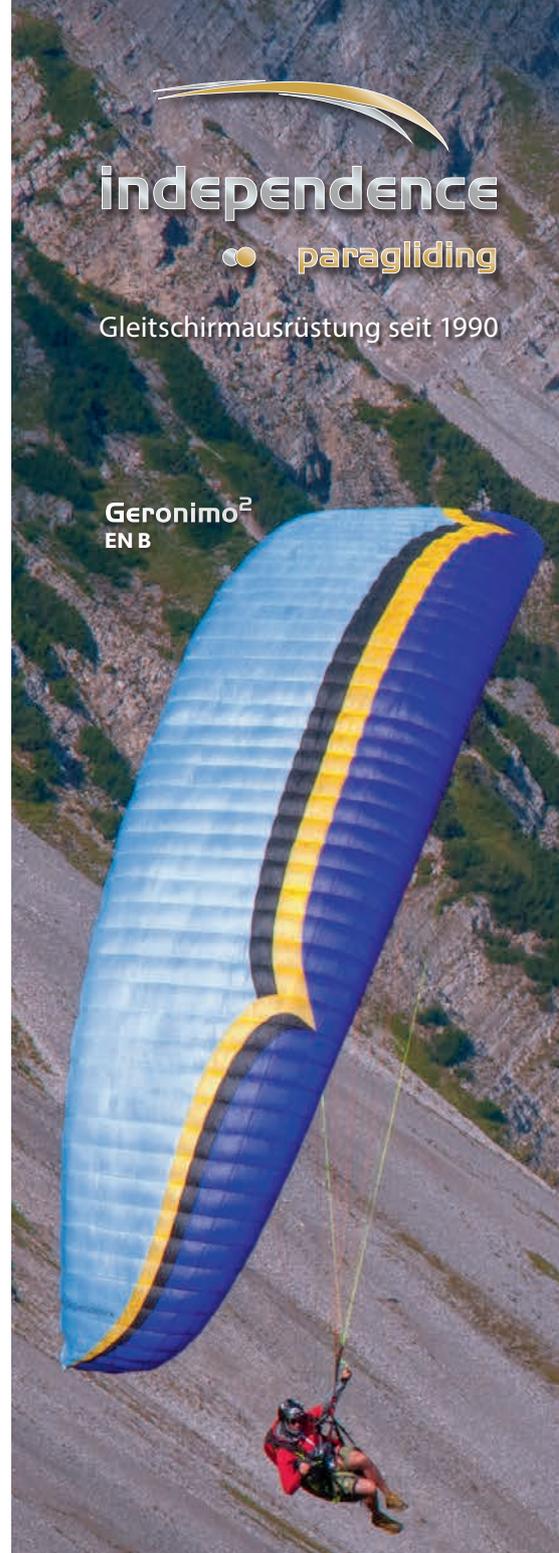
↑ Landeplatz in Pfalzen

independence

paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo²
EN B



GLEITSCHIRME



RETTUNGSSYSTEME



GURTZEUGE



ZUBEHÖR



↑ Startvorbereitung am Oststartplatz

XC-Tipp für Beginner

XC Neulinge können vom Gitsch aus zu schönen und stressfreien Streckenflügen starten, da es fast überall große Wiesen zum Landen gibt und Bus und Zug die Rückfahrt erleichtern. Der Klassiker für Einsteiger ist der Flug nach Pfalzen. Hin und zurück sind das gut 30 Kilometer. Für die erste Talquerung nach Osten hinüber zur Eidechsspitze sollte am Gitsch mindestens Gipfelniveauhöhe aufgebaut werden. Mehr Höhe schadet natürlich nie. Je nach Sonnenstand und Windrichtung kann man hier die Südseite oder die Rippen auf der Westseite für den nächsten Lift nutzen. Bei starker Thermik kann es hier manchmal ruppig sein. Im Frühjahr sind Bärte mit mehr als 5 m/sec keine Seltenheit. Daher empfiehlt sich für Beginner eine gedämpfte Wetterlage oder ein Flug eher am späten Nachmittag. Weiter geht es das Pustertal im Jojo-Stil von Flanke zu Flanke. In Pfalzen befindet sich unübersehbar der Landeplatz des Drachenfliegerclubs DFC Pfalzen. Hier lässt es sich gut landen, oder man fliegt eine ähnliche Strecke retour nach Weitentäl.

Startplätzen mühelos nach oben bis unter die Wolken. Hat man erstmal den Gitsch überhört, eröffnet sich ein grandioses Panorama und es stellt sich die Frage, was man mit der Höhe anstellt: Abhängen über dem Gipfel oder doch auf Strecke gehen? Gerade für XC-Novizen ist das Pustertal ein schöner Einstieg, weil es immer wieder genügend Landewiesen gibt (siehe Extrakasten XC-Tipp für Beginner). Mit den Landeplätzen am Gitschberg ist es leider nicht so prickelnd. Im Pustertal selbst gibt es keine offiziellen Landeplätze, obwohl sich die großen Wiesen bei Vintl durchaus eignen würden. In Meransen gibt es jedoch eine Landewiese unterhalb der Talstation beim „Speckerhof“. Hierfür muss sich der Pilot vor Ort eine Landeerlaubnis einholen <https://www.speckerhof.com/de>. Der Landeplatz hängt

etwas und weiter unten verläuft eine Stromleitung. Daher unbedingt genau anschauen und eine passende Landeeinteilung fliegen. Der Landeplatz im Weitentäl auf der Ostseite des Gitsch beim „Lanerwirt“ kann ganzjährig angefliegen werden. Aber auch hier hängt der Landeplatz etwas und man sollte sich die Wiese unbedingt vorher ansehen. Leider ist es etwas umständlich, vom Weitentäl nach Mühlbach zurückzukommen. So bleibt einem oft nichts anderes übrig, als sich mit dem Auto abholen zu lassen.

Der Gitsch ist ein idealer Hike & Fly Berg,



Der DhV empfiehlt Fortbildung mit DhV-erkannten Performance-Flugschulen. Siehe www.dhv.de unter Travel+Training

da die weitläufigen Wiesen schöne Startmöglichkeiten eröffnen und der Aufstieg von verschiedenen Seiten auf attraktiven Wanderwegen möglich ist. Die Nachbarberge wie die Eidechsspitze oder der Sambock bei Pfalzen bieten ebenfalls exzellente Hike & Fly Möglichkeiten. So gesehen sind Mühlbach, Weitentäl oder Meransen sehr gute Ausgangspunkte für einen Fliegerurlaub oder ein verlängertes Fliegerwochenende. Die Flugschule Flyart (www.flyart.de) schult seit Jahren am Gitsch im Bereich Weitentäl. Flyart bietet auch Hike & Fly Touren und den Einstieg ins Streckenfliegen an.

Nicht zuletzt: Das Skigebiet Gitschberg – Jochtal ist alles andere als überlaufen und daher eher ein Geheimtipp für Genießer. Wenn der Wind passt, klappt es auch mit Ski & Fly. ☑

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.ginglid.com

Greenhorns

am Gletscher

Der Wind frischte auf und blies behutsam von hinten. Unsere leichten Schirme rutschten widerstandslos auf dem gefrorenen Schnee auf und davon. Das Spiel begann von vorne: Hoch ziehen. Auslegen. Einhängen. Hoffen. Haben wir Greenhorns einen Start am Gletscher unterschätzt?

TEXT UND FOTOS: ERIKA DÜRR



”

WER FRÜH STARTET, HAT HÖHERE
STARTCHANCEN. DACHTEN WIR.

Ein flacher, spaltenarmer
Gletscher: Es braucht meist
weder Seil noch Steigeisen.



Erst seit wenigen Monaten begleitete uns der Gleitschirmsport. Zufällig waren wir reingerutscht, bisher gab es für uns in der Freizeit einzig Fels, Eis und Schnee. Wir hatten den Schein rasch absolviert und waren danach den Frühsommer über einigermaßen eskaliert. Gut 20.000 Höhenmeter hatten wir im ersten Monat zurückgelegt. Im Aufstieg.

Wir begannen, unsere Heimat neu zu erkunden, entdeckten Grashügel, die bisher nur Wanderern vorbehalten waren, entwickelten einen völlig neuen Blick auf Karten und Satellitenbilder. Schnell entstand der Wunsch, das eine mit dem anderen zu verbinden: Marmolada klettern und oben vom Gletscher starten? Piz Palü, Mont Blanc?

Wie immer: erst mal üben. Wir wollten mit einem kleinen Gletscher beginnen, wollten sehen, wie es sich mit dieser dün-

nen Luft verhält. Einen Start auf Schnee hatten wir bisher auch nicht erlebt.

Nach ausgiebigem Kartenstudium entschieden wir uns während eines Urlaubs im Ötztal für den Zirkkogel. Ein unscheinbarer Gipfel, selbst für Einheimische wohl eher unspektakulär. Für uns war er aber perfekt. Rund 1.400 Höhenmeter lagen zwischen Tal und Gipfel, der kleine Gletscher etwas unterhalb der Bergspitze war laut einheimischer Bergführer ungefährlich und ließ verschiedene Startmöglichkeiten zu. Unser Berg?

Wir liefen mitten in der Nacht los. Folgten herrlichen Bergpfaden, die ohne große Umwege nach oben führten. Nach einer Stunde, in der das Himmelszelt mit den Lichtern im Tal um die Wette glitzerte, verblassten die Sterne. Der Horizont färbte sich langsam violett.

Wir erreichten den Soomsee samt Trabanten, die vergletscherten Gipfel der an-

deren Talseite spiegelten sich in den Oberflächen. Nichts war zu hören. Es wären herrliche Fotomotive gewesen, wir aber wollten weiter. Hatten etwas vor, das uns durchaus etwas nervös machte. Was, wenn die Realität nicht mit der Karte übereinstimmt? Wenn der Gletscher aper ist? Wenn nur einer rauskommt? Müßig, sich solche Gedanken zu machen. Wir werden es schon noch sehen.

Mit den Händen in den warmen Hosentaschen wanderten wir weiter über gefrorenes Gras. Bald wurde aus den weiten Wiesen Geröll und irgendwann kamen wir an den Sattel. Alte Bekannte leuchteten im Morgenlicht: Weißkugel, Wildspitze. Weit unten das Tal von Vent.

Wir verloren keine Zeit, bogen in Richtung Zirkkogel ab und wanderten durch eine surreale Welt aus geschichtetem Urgestein. Die Pfützen waren gefroren, ebenso der

Der Weg bis zur Gurgler Scharte ist bestens ausgeschildert.



Startversuch



Blick hinüber zu den Dolomiten

Schnee der letzten Woche. Am Horizont lag der Spielplatz, in dem wir die meiste Zeit der vergangenen Jahre verbracht hatten, unter kleinen Wolken. Die Dolomiten. Man könnte sie nicht schöner malen.

Bald kam der Gletscher in Sicht. Erstes Aufatmen: Er sah gutmütig aus. Schneebedeckt. Ideal geneigt, zumindest aus dieser Perspektive. Es waren keine Steigeisen nötig – noch so eine Frage, mit der wir Greenhorns uns beschäftigt hatten: Mit oder bes-

ser ohne Eisen starten? Bekommen wir sie während des Flugs ausgezogen? Wir hielten uns links, um die wenigen Spalten zu umgehen. Null Wind. Hoffnung keimte auf. Wird es womöglich wirklich klappen?

Wir deponierten unsere Rucksäcke und huschten die letzten Meter hinauf zum Gipfel. Weiterhin kein Lüftchen. Wir genossen, schauten, freuten uns, zu solch früher Stunde in so einer herrlichen Landschaft stehen zu dürfen.

Plötzlich ein Windhauch. Nicht ganz schwach. Überhaupt nicht aus der richtigen Richtung. Nervosität stieg auf, Ärger über uns selbst, dass wir uns zum Lümmeln hinreißen hatten lassen. Wir huschten zurück zum Gletscher, schauten uns an, wie wir es immer tun: Nicht ideal, aber noch okay. Mit unseren leichten Schirmen waren wir geübt im Starten mit Rückenwind, der Gletscher bot genügend Platz. Noch dazu waren immer wieder windstille Phasen dazwischen.

ANZEIGE

- 2-Jahrescheck Gleitschirm 165,- Euro
- Retter packen 42,- Euro
- Setpreis 2-Jahrescheck mit Retter packen 185,- Euro

Alle Preise inkl. Rückversand

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

www.gleitschirmservice-roth.de
Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975

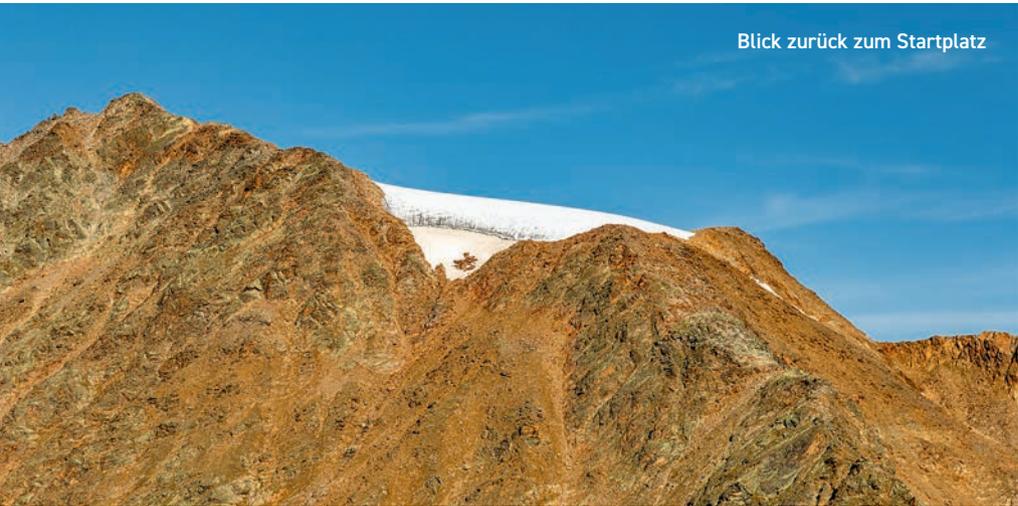
Gleitschirm Werkstatt

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

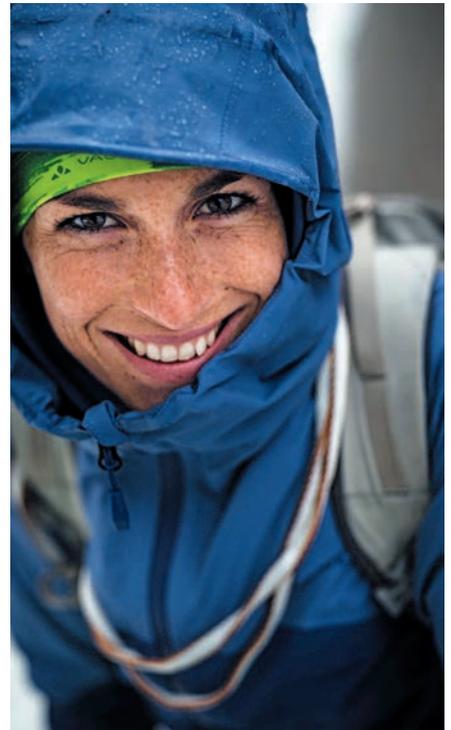
2-Jahres Check Gleitschirm	125,- Euro
Retter packen ab	39,- Euro
Check inkl Retter packen	145,- Euro
alle Preise inkl. Rückversand	

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

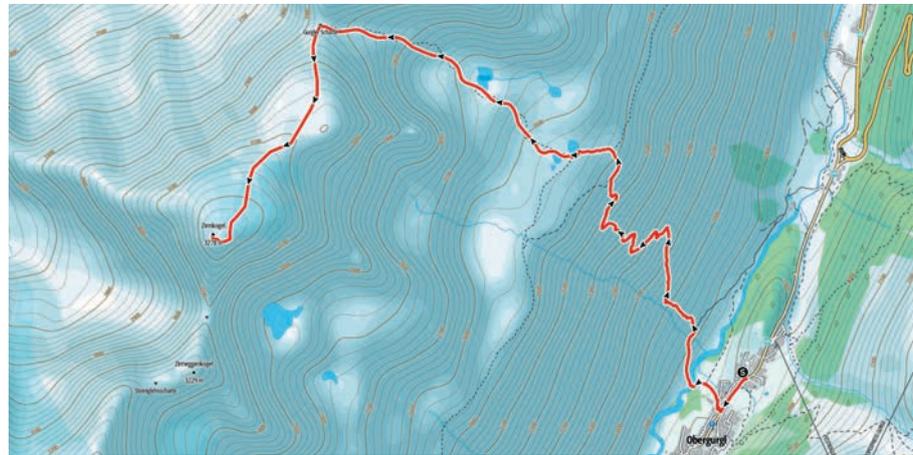
Scharnagl & Müller GbR - Kaltenbach 9 - A-6345 Kössen - www.gleitschirmwerkstatt.at
Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721



Blick zurück zum Startplatz



VAUDE/ATTENBERGER



↑ Hier ein Screenshot der Tour. Einzusehen auf der Alpenvereinsseite:
<http://link.dhv.de/c>

ANZEIGE

DIE AUTORIN

Erika Dürr schreibt seit 2010 auf ihrem Blog ulligunde.com und lebt davon. Inzwischen betreibt sie zudem einen Podcast, in dem sie sich unter anderem mit Gleitschirmpiloten unterhält: podcast.ulligunde.com.

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



Pure Freude in der Luft



Wir legten die Schirme aus. Mir zitterten etwas die Hände. War das Vorfremde? Angst, etwas übersehen zu haben?

Gerade als ich fertig eingehängt war, kam ein Windstoß und schob den Schirm in meine Richtung. Er faltete sich nicht ein, er rutschte einfach davon, als wäre er aus Papier. Meinem Partner ging es ähnlich. Wir lösten uns vom Schirm, legten neu aus und beschwerten ihn behutsam mit Schnee. Es half nichts, wieder rutschte er davon, als wir uns gerade eingehängt hatten. Wie viel Schnee kann man auf einen Schirm laden, bevor er nicht mehr hochkommt? Was würde jemand mit mehr Erfahrung tun? Hatten wir die Sache unterschätzt?

Wir trampelten die Flächen schnell aus,

damit mehr Widerstand entstand. Hängten uns in einer ruhigen Phase rasch ein. Ein letzter Blick, ein kurzes „Du zuerst!“. Er rannte davon. Nur langsam kam der Schirm über ihn, er rannte und rannte. Und flog!

Ich folgte ihm, spürte den Schirm ideal über mir. Rannte, wurde immer leichter, hob ab und flog friedlich ihm hinter her. Plötzliche Ruhe. Nur noch das Rauschen des Windes im Ohr. Erleichterung. Pure Freude.

Ich blickte zurück. Ein wahrlich unspektakulärer Berg. Ein Steinhaufen mit Gletscherrest. Für andere.

Für uns ein Traum, der mit lautem Jubelschrei und großer Dankbarkeit in Erfüllung ging. ▢

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.

Informationen Aufstieg Zirkkogel

(in anderen Karten auch Stockkogel):

Parken nach Absprache und bei späterer Einkehr am Hotel Alpenaussicht. Unbedingt vorher abklären!

Aufstieg ca. 1.400 Höhenmeter ab dem Hotel. Der Weg beginnt direkt unterhalb des Hauses.

Schwierigkeit: Trittsicherheit nötig, sicheres Gehen auf Schnee und ggf. Eis. Routinierter Umgang mit Steigeisen nötig.

Wegfindung: Bis zur Gurgler Scharte markierter Wanderweg, anschließend weglos über Geröll und Gletscher, wobei die Wegfindung bei guter Sicht und vorigem Kartenstudium unproblematisch ist.

Der Gletscher hat zumindest auf der Südseite kaum Spalten, trotzdem muss die Situation selbstständig vor Ort eingeschätzt werden.

Informationen Flug Zirkkogel

Start vom Gletscher in Richtung Ost bis Süd. Leicht geneigt. 46°52'57.4"N 10°59'27.4"E

Landeplatz nach voriger Absprache entweder direkt auf der Wiese vor dem Hotel Alpenaussicht oder auf einer anderen gemähten Wiese. Vorsicht vor Materialseilbahnen und anderen Kabeln!



„On Air“ –

Flugerlebnisse mit Freunden teilen

Nicht jeder Flug muss ein Blockbuster sein, aber manche Momente sind zu schön, um sie nicht zweimal genießen zu dürfen.

TEXT UND FOTOS: YVES JONCZYK

Es ist ein lauer Frühlingsabend, die Tage werden langsam wieder länger. Während ich das Flugwetter studiere, sind Monitorbeleuchtung und Außenlicht endlich wieder ähnlich hell und die Thermikvorhersage für den nächsten Tag verheißt jede Menge Spannung, Action und tolle Flugerlebnisse mit Freunden. Ab hier ist die weitere Planung für die meisten Flieger Routine: Gleitschirm packen, Akkus für den Funk und das Vario laden, Lunch-Pakete schmieren und den Trinksack nicht vergessen. Am nächsten Morgen klingelt um 6:30 der Wecker und wir treffen uns am Pendlerparkplatz in Ottobrunn, um diesen epischen Streckenflugtag vom Brauneck ins Inntal über den Achensee und zurück zu erleben.

„Be a hero“ steht auf meiner GoPro Kamera und das habe ich eigentlich nicht vor. Als ich am Abend vorher die Akkus lade, denke ich nicht in Marketing-Slogans und auch nicht daran, wie ich mit der Kamera umgehen muss oder sie am Gurtzeug befestige, weil ich das schon gefühlte tausend Mal gemacht habe. Sogar Piloten der Nationalmannschaft wurden von mir mit Kameras bestückt und die

Bilder ans Fernsehen geliefert. Mein Name: Yves Jonczyk. Mein Job: Bewegtbilder vom Fliegen an ein möglichst breites Publikum für den DHV liefern. Der Auftrag: Fliegen erlebbar machen, bei überschaubarem Risiko, minimaler Ablenkung für den Piloten und maximal positiver Darstellung unseres Hobbies, damit unser Platz im Luftraum erhalten bleibt, mehr Fußgänger Lust aufs Fliegen bekommen und denen, die sich unseren Sport nicht vorstellen können, diese unglaubliche Höhe, Nähe zur Natur und unser Glücksgefühl etwas näher rückt.

Nun bin ich weit davon entfernt, Kinoproduktionen umzusetzen oder beim nächsten EOFT eine Einreichung zu machen, wobei es immerhin schon für das Samstagabendprogramm von Saint Hilaire gereicht hat und das scheint wohl auch etwas wert gewesen zu sein. Heute soll es aber darum gehen, euch in die Lage zu versetzen beim Fliegen zu filmen, daraus etwas Anschauliches zu produzieren und auf diese Weise eure Erlebnisse festzuhalten und im Freundeskreis zu präsentieren. Es hat mich ziemlich genau sechs Jahre gekostet, um von einer trockenen Wiese in Valle de Bravo mit Torsten Siegel und Oliver Rössel im Interview bei der WM bis ins ZDF in den Sport-



teil der heute-Sendung um 19:00 Uhr zu kommen mit dem Bericht über unseren Weltmeistertitel 2015 in Kolumbien. Streicht die sechs Jahre - ich will auf diesen Seiten versuchen, euch im Schweinsgalopp auf ein gutes Absprunglevel zu bringen - von da an heißt es probieren, wiederholen, perfektionieren. Einen großen Vorteil habt ihr: Die Technologie macht heute Dinge möglich, die vor zwei Jahren noch undenkbar waren. Zu den letzten Errungenschaften zählen vor allem die Stabilisierung und Auflösung aktueller Kameras.

Wenn ich fliegen gehe, weiß ich vorher, welche Kamera ich mitnehme.

Es gibt keinen Flug, bei dem ich mir nicht vorher Gedanken gemacht habe, welche Kamera ich mitnehmen möchte und wie ich sie wo montiere. Keinen. Die Einteilung ist allerdings auch sehr simpel: Der Thermikflug ist aus meiner Sicht das heikelste Unternehmen, deswegen müssen Kameras konservativ und mit großen Sicherheitsreserven eingesetzt werden. Eine 360° Kamera montiere ich im

Wettbewerb an der Innenseite der Drehrichtung, um andere Piloten mit im Bild einzufangen. Bei einem XC-Flug in einer kleinen Gruppe mache ich mir eher Gedanken über das Gelände und meine Flugroute: Wo sind später Highlights in der Natur zu sehen, die ich unbedingt direkt und ohne Pilot dazwischen einfangen möchte? Manchmal geht es aber auch nicht zu optimieren: Ein Streckenpilot, der das Mölltal dreieck fliegt, bekommt sicherlich die Mokka Spitze und den Pilotengrill gut drauf (Kamera rechts), verpasst dann aber große Teile des Mölltals (linke Seite ist interessanter). Hier könnte z.B. helfen, das Dreieck zwei Mal zu fliegen und die unterschiedlichen Teilstrecken mit zwei Kamerapositionen zu filmen - oder ihr habt einen Freund, der auch filmt, und teilt euch die Abschnitte zum Filmen auf. Generell gilt: Je mehr Piloten, desto mehr mögliche Kameraperspektiven. Sammelt doch am Ende das gesamte Videomaterial mit unterschiedlichen Perspektiven ein und ihr habt mehr Eindrücke und spannende Momente, die ihr in Szene setzen könnt. Im Zweifel ist mehr Videomaterial immer besser als weniger.

Beim Soaring oder Abendabgleiter werde ich mutiger mit der Kameraauswahl. Jetzt können auch gerne einmal Kameras mit Mag-

nethalterungen in der Gleitschirmkappe drapiert oder Schleppkameras geflogen werden, denn das Flugfenster ist überschaubarer, die Strecke kontrollierter und die anzunehmende Flugdauer deutlich kürzer als beim Streckenflug. Hier kann ein Helfer auch gerne Mal Aufnahmen vom Soaring am Hang mit einer Drohne machen, solange ihr euch einig seid, wie Drohne und Gleitschirm in der Luft harmonieren und ihr dabei keinen anderen Piloten belästigt oder gar gefährdet.

Am Boden ist dagegen fast alles erlaubt, was der Story hilft: Egal, ob das Aufnahmen vom Hike vor dem Fly sind, Zeitrafferaufnahmen am Startplatz oder ein Interview mit eurem Flugpartner oder einem bekannten Piloten am selben Startberg – alles geht. Hier kommt es zudem besonders auf den guten Ton an und dazu habe ich euch nachfolgend ein paar Mikrofonempfehlungen zusammengestellt. Was allerdings niemanden berührt ist, wie ihr ins Fluggebiet gekommen seid. Keinen Menschen interessiert die Fahrt über Sterzing über diverse Mautstationen in die Dolomiten, wenn ihr nur wenige Minuten Aufmerksamkeitsspanne für euer Flugvideo habt.

Als ich meine Basisauswahl an Kameras für diesen Artikel zusammengestellt habe, wurde mir klar, dass das hier schwierig wird...

Mal ehrlich, das, was ich in Kameras investiert habe, investiert ihr wahrscheinlich in euren nächsten Gleitschirm. Bitte versteht daher die folgende Übersicht als eine Auswahl an Möglichkeiten. Vielleicht ergänzt ihr euch einfach im Freundeskreis, denn nicht jeder muss alles davon haben, aber sicherlich habt ihr schon das Eine oder Andere. Es muss auch nicht immer das aktuellste Modell sein, wobei ich leider sagen muss, dass insbesondere die letzten GoPro Modelle sehr gut gelungen sind und sich in der Anschaffung lohnen. Eine weitere Möglichkeit könnte sein, sich Kameras auf eBay-Kleinanzeigen für die ein- oder zweiwöchige Flugreise auszuleihen, wenn ihr sonst wenig mit Kameras fliegt.

Yves, jetzt sag mir endlich, was ich zum Filmen hernehmen soll!

Gut, fangen wir mit dem Thermikflug an. Für den Flug in mäßig bis sehr bewegter Luft gibt es keine bessere Lösung als die GoPro Max.

Die GoPro Max ist eine 360° Kamera mit zwei Linsen, die jeweils 180° des Geschehens erfassen. Diese Kamera hat mit die beste Stabilisierung, die es momentan gibt auf dem Markt. Die Aufnahmen werden erst so auch für den Betrachter, der nicht beim Flug dabei war, erträglich und Verwackelungen durch Thermikeinfluss gehören der Vergangenheit an. Ein brauchbares Gesamtbild könnt ihr nach der Aufnahme relativ einfach auf dem Handy zusammenstellen und exportieren. Der Clou: ihr erfasst beim Fliegen euer gesamtes Umfeld und entscheidet erst hinterher, welchen Bildausschnitt ihr zeigen wollt. So könnt ihr euch mehr aufs Fliegen konzentrieren und braucht weniger Kapazität für die Kameraführung und -ausrichtung. Zusätzlich kann die selbe Szene zwei Mal aus verschiedenen Perspektiven gezeigt werden. So könnte man den Anflug auf eine hochalpine Bergkante als erste Einstellung nehmen und die selbe Szenen noch einmal bringen, nachdem man diese überflogen hat, jetzt aber mit der Kameraausrichtung nach hinten. Der Kameras größte Stärke ist allerdings auch gleichzeitig ihre größte Schwäche. Dadurch, dass das Gesamtgeschehen in einer Auflösung von 5.6k festgehalten wird, ist beim Export eine höhere Auflösung als Full HD kaum sinnvoll. Im ungünstigsten Fall beschränkt ihr damit das Endergebnis auf 1080p, selbst, wenn eure anderen Kameras und Drohnen in 4K filmen können. Vielleicht ist euch das aber auch egal und ihr freut euch, dass ihr jetzt endlich wieder die alte GoPro oder Bridge-Kamera einsetzen könnt, weil sie gut mit der Auflösung



↑ Stabiles Bild mit Rundumblick
– die GoPro Max

der GoPro Max harmonisieren. Ich finde Full HD für den Moment total ausreichend, selbst das Fernsehen sendet noch so und nimmt lieber Aufnahmen in HD als in 4K von mir, weil deren Videoschnittplätze für die höhere Auflösung gar nicht ausgelegt sind.

Mit dem Ton der Kamera bin ich relativ zufrieden. Die GoPro Max hat sechs Mikrofone und einen Algorithmus zur Rauschunterdrückung des Fahrtwinds. Dabei kommen meistens gut hörbare Kommentare in der Luft raus, wenn ich keinen Integralhelm trage und die Kamera nicht quer zum Wind steht.

Für die Aufnahmeeinstellungen habe ich für euch folgende Empfehlungen: Stellt das Farbprofil auf „GoPro normal“ ein, nicht auf „flat“ bzw. „Protune“, da wir uns die künstlerische Freiheit nehmen und über die Farbkurven unterschiedlicher Kameras im finalen Schnitt hinwegsehen. Wer dennoch hinterher am PC oder Mac mit Material arbeiten möchte, bei dem noch Spielraum in der Farbgebung und Schärfe vorhanden ist, dem sei der Einsatz des Plugins „filmconvert“ empfohlen. Mit „filmconvert“ kann man verschiedene Kameraprofile laden, die dazu führen, dass Videomaterial von der GoPro, einer Sony oder Canon Kamera oder eurer Drohne zunächst auf den selben Look angeglichen wird. Erst dann wird an der finalen Farbgebung gearbeitet. Das ist sehr komfortabel, bringt euch schneller ans Ziel und die Ergebnisse sind in der oberen Qualitätsklasse anzusiedeln. Ihr befindet euch dann aber schnell in der Gesellschaft von Adobe Premiere oder Final Cut X, also Programmen, die sehr mächtig sind und mal schnell den Anschaffungspreis einer GoPro abverlangen. Meine Empfehlung ist daher, dass wir mit den kunterbunten Farben der GoPro filmen und das „Color Grading“, so der Fachbegriff für das nachträgliche Manipulieren von Farbkurven, zunächst den Profis überlassen.

Die nächste Einstellung, die wirklich wichtig ist, ist die Framerate, also, wie oft die Kamera ein Bild pro Sekunde speichert. Standard ist im europäischen Raum die Norm PAL mit 25p oder eben 25 Bilder pro Sekunde, in den USA und anderen Teilen der Welt begegnen wir der NTSC Norm mit 30p bzw. ganz genau genommen mit 29.97p. Die Framerate leitet sich vor allem vom Stromnetz ab: In Deutschland haben wir 50Hz und eine Videoaufnahme mit 25p oder einem Vielfachen davon wird nicht flackern. Ihr habt das vielleicht schon mal gesehen, dass bei Nachtaufnahmen oder in der Dämmerung Lampen diesen Flackereffekt aufweisen. Das kommt davon, dass die Framerate nicht zum lokalen Stromnetz passt. In den USA sind es z.B. 60Hz, weswegen mit 30p gefilmt wird. Zum Glück ist das für uns nicht so wichtig, weil wir tagsüber fliegen und wenig Lampen um uns herum sind. Daher können wir diesen Umstand vernachlässigen und optimieren unsere Videoeinstellung, sodass sie uns hilft: Ich nehme grundsätzlich gerne 30p (und dazu „Flicker Reduction“ mit 60Hz), weil ich so flüssigere Aufnahmen bekomme. Im Sport zählt jedes Frame und da sind 30 Frames den 25 Frames bei PAL überlegen. Es hat aber noch einen anderen, wichtigen Hintergrund. Solltet ihr später das Material der GoPro Max mit dem anderer Kameras mischen, ist es fundamental wichtig, dass diese Kameras ebenfalls auf 30p eingestellt waren. Versucht ihr, Videomaterial mit unterschiedlichen Framerates zu mischen, bekommt ihr ein hässliches Stottern, das ihr kaum reparieren könnt. Schlimmer noch: Viele Anfänger machen den Fehler und filmen mit dem iPhone und kombinieren das Material später mit dem der GoPro. Leider kann man beim iPhone in der Standard-Videoapp die Framerate nicht einstellen! Ihr filmt automatisch immer mit 30 Frames pro Sekunde, weil ihr das Smartphone eines amerikanischen Herstellers in den Händen haltet, der in der NTSC-Region residiert. Smartphone-Video ist mittlerweile so gut geworden, dass es locker mit großen Kameras mithält und hat den Vorteil, dass es uns eine Menge Fluggewicht nach dem Interview am Startplatz einspart. Also achtet auf eure Framerate Einstellung und eure Videos werden flüssig aussehen, auch, wenn sie von verschiedenen Kameras kommen.

Die letzte wichtige Einstellung ist der bei den GoPro-Modellen vorhandene ISO-Limiter. Dieser sorgt dafür, dass die Kamera in kontrastreichen Lichtsituationen die Helligkeit nur in einem gewissen Rahmen anpassen kann und das führt im Endeffekt zu weniger unterschiedlich belichtetem Video. Da wir tagsüber fliegen, stelle ich den

↓ Der Klassiker neu aufgelegt: Die Gopro Hero 8 besticht mit glasklarem 4K Bild



↑ Der Ton macht die Musik: Mit einem externen Lavalier-Mikrofon und Adapter klingt eure Stimme gleich viel besser



↑ Klein aber oho! Mit dem kleinsten Gimbal der Welt, dem DJI Osmo pocket, lassen sich solide Geschichten erzählen.

↓ Sennheiser bietet eine Lösung für externes Audio mit dem iPhone an.



Limitier auf ISO 400. Selbst, wenn jetzt mal die Sonne in die Kamera knallt oder der Schirm euch mit seinem Schatten bedeckt, kommt es nicht zu hektischen Helligkeitswechseln, was für ein ruhigeres, professionelleres Endergebnis sorgt.

Nachdem ihr nun wisst, wie ihr eure Kameras richtig einstellt, kommen wir zur nächsten Kameraoption, der GoPro Hero 8 black. Diese Kamera eignet sich ebenfalls sehr gut für den Thermikflug. In der aktuellen Version liefert sie aber auch hervorragend stabilisiertes Video in der Funktion einer Schleppkamera ab. Außerdem lassen sich über die Zeitrafferfunktion tolle Sonnenauf- und untergänge festhalten oder beeindruckende Animationen von Wolkenbildern erzeugen. Bei dem Vorgänger, der GoPro Hero 7 Black, gibt es zudem die Möglichkeit, über einen Adapter ein externes Lavalier-Mikrofon anzuschließen. Dazu braucht man neben dem Mikrofon auch noch ein passendes Gehäuse. Solltet ihr im Flug kommentieren wollen, ist das die beste Möglichkeit. Leider übersteuert die Tonabnahme an der Innenseite eines Integralhelms schnell, weswegen ich das Mikrofon gerne in Ohrhöhe eines offenen Helmes platziere. Damit einher geht natürlich eine verminderte, passive Sicherheit des Piloten.

Die Videoauflösung der GoPro Hero 8 black ist mit 4K überragend, allerdings fordert das auch seinen Preis: Die Actionkamera hält im Dauerbetrieb leider nur ca. 40 Minuten durch. Überlegt euch daher, ob ihr nicht besser eine GoPro Smart Remote mit der Kamera verwenden wollt. So kann die Kamera bei Bedarf bequem vom Tragegurt oder aus dem Cockpit eingeschaltet werden, wenn es wichtig ist. Im Ergebnis habt ihr weniger Material zu sichten und die Kamera liefert auch noch nach 5 Stunden Flug zuverlässig Videoaufnahmen. Tipp: Die Smartremote kann mehrere GoPros der neueren Generationen steuern. Man könnte also die GoPro Max am Gurtzeug und die GoPro Hero 8 im Schlepp gleichzeitig filmen lassen und hat hinterher ohne großen Aufwand mehrere Perspektiven im Videoschnitt zur Auswahl.

Gibt es noch andere Kameras, außer GoPro?

Ja, gibt es und ich nutze sie viel und gerne. Da wäre zum Beispiel die DJI Osmo Pocket, eine sehr kleine und handliche Kamera, die mithilfe eines eingebauten Gimbals sehr stabiles Video in 4K aufnimmt. Nur mit dieser Kamera kann ich unterwegs z.B. einen bewegten Zeitraffer aufnehmen, also einen Zeitraffer, bei dem das Bild von A nach B schwenkt, vielleicht von einer Bergspitze weiter ins Tal. Diese Bewegung war früher sehr teuren Hollywood-Produktionen vorbehalten. Natürlich eignet sich die Kamera auch gut für Interviews, sofern ihr über den extra zu erwerbenden Mikrofonadapter eurem Interviewpartner ein Lavalier-Mikrofon anhängt.

Oft nehme ich aber auch einfach mein Smartphone, aktuell das iPhone 11, das mit drei eingebauten Kameras eine große Vielfalt an Möglichkeiten bietet, ebenfalls tolle Zeitraffer, aber auch Makroaufnahmen oder knackige Weitwinkelaufnahmen vom Fluggebiet liefert. So manches Interview habe ich schon mit dem iPhone ans Fernsehen geliefert (der aufmerksame Leser fragt sich jetzt, wie ich das mit der Framerate gelöst habe, die Antwort ist einfach: Ich habe das Material am Computer auf 83,41% seiner ursprünglichen Geschwindigkeit verlangsamt), weil gerade keine andere Kamera zur Hand war. Eure Interviews werden besser, wenn ihr auch hier ein Lavalier-Mikrofon verwendet. Eine Lösung, die direkt an den Lightning-Anschluss vom iPhone passt, gibt es von Sennheiser. Sie ist allerdings mit ca. 200,- EUR nicht ganz günstig.

Die beste Kamera nützt uns nichts, wenn sie nicht auch gut und stabil befestigt ist. Wir alle wollen möglichst ruhige Bilder von der Landschaft, in der wir uns aufhalten. Beim Fliegen darf es dann auch mal etwas wackeln, immerhin betreiben wir ja Sport. Ein Interview sollte dann aber wieder sehr stabil gefilmt sein. Da kommen verschiedene bewährte Kamerabefestigungen und -stative ins Spiel.

Für landschaftliche Aufnahmen oder auch mal ein Interview am Boden eignet sich das kleine Dreibeinstativ mit Kugelkopf und universeller Handyhalterung von Man-

frotto. Es kann sehr flexibel aufgestellt und über den Kugelkopf geneigt und gedreht werden und ist in der Anschaffung mit ca. 45,- EUR relativ günstig. Mit seiner kompakten Größe passt es zwischendurch leicht ins Gurtzeug.

Für Flugaufnahmen gibt es vier Positionen, die sich durchgesetzt haben: Die Kamera auf dem Gurtzeug/Cockpit mit Sicht nach vorne, die Kamera am Karabiner links oder rechts, die Kamera im Segel und die Kamera im Schlepptau mit Verfolgerperspektive auf den Piloten.

Für die Frontansicht eignet sich die Kombination aus Kingtide Aluminium Befestigungsplatte und GoPro Hero 8 (dann Perspektive nur nach vorne oder auf den Piloten) oder GoPro Max (dann flexible Perspektive möglich). Diese Position ist aus meiner Sicht sehr sicher, weil die Kamera auch erst nach dem Start eingeklickt werden kann und die Wahrscheinlichkeit, dass sich Leinen selbst bei einer Flugstörung darin verfangen, gering ist. Allerdings ist das keine Standardmontageoption an einem Gurtzeug und ich musste handwerklich etwas aktiv werden, um meine Cockpitta-sche auf der Oberseite mit der Montageplatte zu erweitern.

Auf der Seitenposition arbeite ich nur mit der GoPro Max, denn so kann ich sowohl Pilot oder Landschaft zeigen, den Schirm ins Bild rücken oder die Ansicht nach vorne oder hinten darstellen. Die Halterung von Varios wird entweder am linken oder rechten Karabiner montiert. Diese Position ist aus meiner Sicht am vielfältigsten. Allerdings birgt die Kameraposition die Gefahr, dass sich bei einem Klapper etwas verhängt. Weniger gefährlich, aber immer noch nicht 100% sicher, ist die Variante, mittels einer Klemme die Kamera am Tragegurt zu befestigen. Dafür gibt es eine Halterung von PGYTEch, die uns hier weiterhilft. Der Abstand der Klemmelemente kann eingestellt werden und passt so auch mit ausreichender Festigkeit über den dicken Tragegurt, also den Teil zwischen Karabinerschleufe und Beschleunigerrolle.

Eine frische Perspektive liefert die Montage der GoPro in der Gleitschirmkappe. Mit der Sicht von oben sieht man im Video, wie der Pilot über die Landschaft gleitet oder in der Thermik andere Piloten unter sich hat. Ich bringe die Kamera entweder in der Mitte des Schirms oder versetzt nach links oder rechts an. Hierzu gibt es Magnethalterungen von der Firma Flugsau. Im Foto dargestellt ist die leichteste Version mit einer Aufnahme für eine GoPro Session 5.

Da die GoPro Session 5 nicht mehr zu kaufen ist, bietet Flugsau auch eine Halterung für alle gängigen GoPro Modelle an. Die Halterung ist schwerer, aber immer noch leicht für den Gleitschirm tragbar.

Die letzte Möglichkeit, sich zu filmen, besteht im Mitführen einer Schleppkamera z.B. von SkyBean. Die Schleppkamera wird dazu in die unteren Galerieleinen der C- oder D-Ebene montiert und fliegt mit einer Seillänge von ca. 6 Metern hinter euch her. Es ist nicht ungewöhnlich, dass die Kamera beim Start noch über den Boden schleift, denn das System pendelt sich erst im Flug richtig ein, gewinnt Abstand zum Piloten und hängt dann durch den Luftwiderstand ca. 1 Meter höher. Das müsst ihr beachten, wenn ihr die Länge der Leine für euren Gleitschirm einstellt.

Der Hersteller gibt an, dass durch ein flexibles Seil und einen „Weak-Link“ die Schleppkamera besonders sicher ist und sich der Gleitschirm selbst dann noch fliegen lässt, wenn sich die Kamera in den Leinen verfangen haben sollte. Ich will das lieber nicht ausprobieren, allerdings gab es bisher selbst im Thermikflug keine Probleme. Hier appelliere ich an die Vernunft des Piloten – ihr entscheidet selbst, wie weit ihr für Videoaufnahmen gehen wollt und wie ihr das Risiko einschätzt.

Zu guter Letzt können wir, statt selber in der Luft zu filmen, von Zeit zu Zeit auch die Drohne hernehmen. Schließlich haben wir mit der Flugberechtigung für den Gleitschirm auch den Drohnenführerschein erworben und können unter Berücksichtigung der Plaketten- und Versicherungsaufgaben sowie den lokalen Flugvorschriften (Achtung, in Österreich ist Drohnenfliegen meistens ohne Sondergenehmigung verboten) eindrucksvolle und stabile Aufnahmen im Fluggebiet machen. Bitte nehmt dabei aber große Rücksicht auf Piloten am Startplatz oder gerade in der Luft.



↑ Handliches Kleinstativ für Smartphones von Manfrotto – ideal für Zeitraffer unterwegs



↑ Modifizierte Variis-Halterung für die Benutzung am Karabiner



↑ Eine andere Option ist diese Kamerahalterung für den Tragegurt



↑ Von oben auf den Piloten gerichtet: Die Flugsauhalterung wird im Untersegel befestigt



↑ Sieht alles auf sich zukommen: Die Skybean Verfolgerkamera mit GoPro

Am Besten fliegt ihr bevor der Flugbetrieb beginnt oder, wenn es unbedingt sein muss, im Lee. Eure Drohne kann dort sicher fliegen und stört keine Piloten, die sich bereits in der Luft befinden. Bitte habt dabei immer eine zweite Person an der Seite, die euren Flug und ggf. den des Umfelds überwacht, um die Sicherheit zu erhöhen.

Die Kameraeinstellungen der Drohne unterscheiden sich nicht wesentlich von denen der anderen Kameras: Vermeidet „D-Log“ und filmt lieber in der Bildeinstellung „normal“ und setzt eure Framerate auf 25p. Achtet allerdings darauf, dass eure Blende (engl. Shutter) immer auf das Doppelte eurer Framerate, also in diesem Fall auf 1/50 eingestellt ist. Das hilft, den Bildverlauf beim Fliegen sanft und flüssig abzubilden. Ist der Shutter zu niedrig, wirken Kameraschwenks nicht flüssig, ist er zu hoch, sieht euer Bild sehr „digital“ aus und fühlt sich weniger cineastisch an. Tipp: Viele DJI Drohnen haben eine „Stativ“-Einstellung zum Filmen. Diese nutze ich immer. Die Modi „Standard“ oder „Sport“ nutze ich nur, um dort hinzufiegen, wo ich filmen will. Filmaufnahmen selber möchte ich eher ruhig haben und wechsele daher in den Stativmodus.

Genug gefilmt, wie bekomme ich jetzt einen schönen Urlaubsfilm aus dem ganzen Rohmaterial?

Nun sind wir so weit: Ihr habt das Filmmaterial auf Euer Ipad, Smartphone oder PC/Mac gespeichert und wollt mit dem Videoschnitt loslegen. Wie geht man da am besten vor? Persönlich fange ich damit an, mir Gedanken zu machen, auf welcher Tonspur ich schneiden werde. Es gibt verschiedene Quellen für GEMA-freie oder -lizenzierte Musik. Meine Musik beziehe ich bei „Artist“, aber das kostet im Abo 200,- EUR pro Jahr. Günstiger (aber nicht immer besser in der Auswahl) geht es, wenn ihr die Musik von YouTube aus dem Audio-Library nehmt oder die Musik aus der GoPro-Schnitt-App bezieht. Diese ist in beiden Fällen kostenlos und GEMA-frei.

Schnittprogramme gibt es wie Sand am Meer und es ist nicht immer einfach, hier eine gute Empfehlung zu geben. Wenn es schnell gehen soll, nehmt am besten einfache Applikationen wie Quick-Stories von GoPro oder Clips von Apple. Das sind Schnitt-Programme auf dem einfachsten Level, die euch viel Arbeit abnehmen, aber dadurch auch weniger Platz für Kreativität lassen. Ihr dürft euch dann nicht ärgern, wenn mal ein Clip zu lang oder zu kurz ist oder der Schnitt nicht ganz zum Takt der Musik passt.

Umfänglicher, aber immer noch überschaubar wird es mit iMovie von Apple, das sowohl auf dem Mac als auch iPad/iPhone genutzt werden kann. Hier kann ich schon gezielter schneiden, Clips anpassen und mit Musik unterlegen sowie Voice-Overs aufnehmen, also Video mit meiner Stimme besprechen, während die Musik in den Hintergrund rückt. Für die PC-Freunde kommt hier Adobe Elements in Frage, das für ca. 100,- EUR zu haben ist, während iMovie kostenlos von Apple zur Verfügung gestellt wird.

Wer schon fortgeschritten im Videoschnitt ist, dem empfehle ich Luma Touch auf dem iPad, Final Cut X auf dem Mac oder Adobe Premiere auf dem PC. Zusätzlich bietet sich Adobe After Effects sowohl auf PC als auch Mac an und wer keine Lust oder Zeit hat, aufwändige Animationen in After Effects zu erstellen, wird unter videohive.net fündig: Hier gibt es tausende von vorgefertigten Designs und Animationen, die man meist für 30,- bis 50,- EUR kaufen und hinterher auf seine Bedürfnisse anpassen kann. Kleiner Tipp mit großer Wirkung: Seit November 2019 ist es möglich unter MacOS Catalina Animationen aus After Effects mithilfe des Kompressors von ProRes4444 (also Export mit Alpha-Kanal) in h.265 Video mit Alpha-Kanal abzuspeichern. Damit ist es erstmals möglich, transparente Animationen vom Mac auf das iPad zu bringen und dort z.B. in Luma Touch weiter zu verwenden. Darauf habe ich zwei Jahre gewartet ... der technische Fortschritt eben.

Wollt ihr euer Video nun noch mit der eigenen Stimme besprechen, braucht ihr dafür ein gutes Mikrofon. Bewährt hat sich für mich bisher das Rode NT-USB, das be-

quem per USB direkt an den Computer angeschlossen werden kann, ohne dass ihr noch eine Audioschnittstelle für Klinke oder XLR braucht. Eure Stimme klingt über dieses Mikrofon warm und natürlich, ein Pop-Schutz wird mitgeliefert.

Kürzlich habe ich allerdings auf das Mikme gewechselt, ein USB-Mikrofon von einem österreichischen Hersteller, das auf Kick-Starter groß geworden ist. Es ist zwar 100,- EUR teurer in der Anschaffung als das Rode NT-USB, dafür aber viel leichter, falls ich mal unterwegs damit arbeiten möchte und es hat einen riesengroßen Vorteil: Nicht alle Mikrofone funktionieren gut am iPad. Dieses ist das erste Mikrofon (und ich habe viele ausprobiert und getestet), das mir natürliche, glasklare Voice-Overs am iPad in Luma Touch ermöglicht. Dazu kann das Mikrofon direkt per USB-C an das iPad angeschlossen werden. Ferner bietet das Mikrofon auch die Möglichkeit, in einer eigenen Video-App auf dem iPhone bei der Aufnahme von z.B. Interviews als Primäraufnahmequelle zu dienen. Die Qualität ist um Längen besser als der Ton vom eingebauten Mikrofon – allerdings kann die spezielle Video-App von Mikme nur in Full HD aufnehmen. Hier wäre ein Update wünschenswert, denn das iPhone liefert auch sehr gute Videos in 4K ab.

Geschafft – das Video ist fertig, ab damit in die Cloud

Egal, mit welcher Video-App ihr geschnitten habt. Irgendwann ist das Video fertig und ihr könnt es in Social Media, auf YouTube oder Vimeo hochladen. Vimeo bietet gegenüber YouTube den Vorteil, dass das Video später noch einmal verändert hochgeladen werden kann, falls ein Fehler enthalten war. Die „Views“ oder „Likes“ bleiben dabei erhalten. Das geht bei YouTube nicht, allerdings ist letztere die weitaus verbreitetere Plattform. Wichtig bei beiden Diensten ist ein aussagekräftiges „Thumbnail“, das die Aufmerksamkeit auf sich lenkt. Hier darf gerne auch mit Text im Bild gearbeitet werden.

Vor dem Upload kontrolliere ich außerdem final die Tonspur vom Video. Damit es nicht zu unhörbaren Passagen oder zu lauten Spitzen kommt, lasse ich über die Mastertonspur (also sämtliches Audiomaterial inkl. Ton vom Video, Musik und Voiceover) einen Kompressor drüber laufen. Dieser gleicht das Audiosignal auf einen Zielpegel an, z.B. -2 dB.

Falls euer Schnittprogramm einen direkten Export auf YouTube oder ähnliche Plattformen anbietet, nutzt diesen. Die Umrechnung des Videos findet dann auf eurem PC, Mac etc. statt und ist schneller als auf den Servern von Google. Dabei wird Full HD Video auf 8 Mbit komprimiert, 4K Video auf ca. 35 Mbit. Das ist in der Regel um die Hälfte weniger als beim Export auf eure Festplatte und schont beim Upload eure Bandbreite.

Jetzt seid ihr fast schon kleine Tarantinos und gut gerüstet für den Einstieg in die Sportfilm- und Dokumentationswelt. Wer sich darüber hinaus weitere Grundlagen aneignen möchte, dem empfehle ich das Buch „The DV Rebel's Guide“ von Stu Maschwitz. Mit ca. 200,- EUR deutlich teurer, aber jeden Cent wert, ist der Videokurs „Cinematic Masterclass“ in sechs Teilen von Philip Bloom. Hier werden in über neun Stunden Kursmaterialien die Grundlagen der Videographie erklärt, das Arbeiten mit verschiedenen Objektiven und Bildausschnitten, wie man Interviews durchführt, wie man Drohnenaufnahmen bewältigt, Timelapse- und Slowmotion-Aufnahmen anfertigt usw.

Zuletzt bleibt zu sagen: Seid kreativ! Ihr seid jetzt der Regisseur und habt alle Freiheiten, euren eigenen Film umzusetzen und wenn es „nur“ die bessere Version eures Urlaubsvideos ist, dann hat dieser Beitrag sein Ziel schon erreicht. Viel Spaß und passt beim Filmen immer gut auf euch und die anderen Piloten auf.

Safety first!

↓ Flexibel, klein und mit vielen Eigenschaften der großen Drohnen – DJI Mavic Mini



↑ Elvis wäre neidisch gewesen: Das Mikme Großmembranmikrofon haucht eurer Stimme Leben ein.



© ALEXANDER SEIBERT

➤ Im Uhrzeigersinn:
Oben: beste Streckenflugbedingungen am 14.08. über dem Nordosten Deutschlands (bis in die Abendstunden)
Rechts: Der Autor unterwegs auf Strecke im Deutschen Flachland.
Unten: Die Rhön beherbergt mit der Wasserkuppe die Wiege der motorlosen Fliegergruppe in Deutschland.

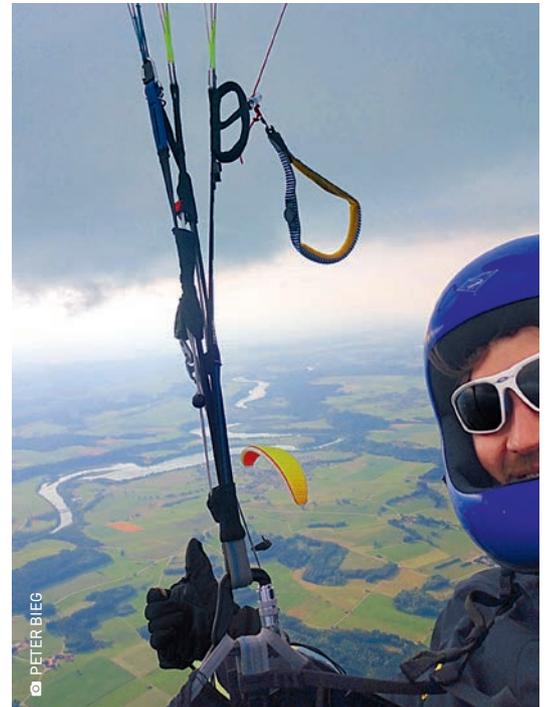


© PETER BIEG



MARCUS HARTMANN

↓ Gemeinsam fliegen bedeutet doppelter Spaß: Der Autor (gelber Schirm im Hintergrund) und ein Fliegerkollege auf einem gemeinsamen 140 km Flug in ihrer Heimat der schwäbischen Alb.



PETER BIEG

Flachlandfliegen zwischen Theorie und Praxis

Im Flachland auf Strecke

Johannes Jakobi beschreibt hier einen 194 km-Flug von der Wasserkuppe aus dem August 2019 und gibt anhand dieses praktischen Beispiels theoretische Tipps zum Kilometerfressen im Flachland.

TEXT: JOHANNES JAKOBI



WANN? WETTERCHECK

Der Wetterbericht verspricht rund um den 14. August 2019 gute Bedingungen zum Streckenfliegen – nur leider nicht bei uns im Schwabenlände. Aber für Mitteldeutschland ab der Rhön nordwärts sieht es sehr gut aus. Besonders der 14. August lockt mit 2.200 Meter Basishöhe, guter Wolkenverteilung, ansprechenden Steigwerten und einem angenehm schiebenden, 15 bis 20 km/h starken Höhenwind. Also beschließe ich, mir ein paar Tage frei zu nehmen und schiele nach Nordosten....

In den letzten Jahren bin ich immer mehr auf den Geschmack gekommen, zum Fliegen auch mal meine Heimat, die Schwäbische Alb zu verlassen (was für einen von Natur aus heimatverbundenen Schwaben ja eher untypisch ist...). Seither checke ich das Wetter großräumiger mit Seiten wie TopMeteo, DWD, Windfinder, Meteomedia und DHV. Das bedeutet natürlich mehr Fahrerei, aber auch mehr Vergnügen. Es macht einfach Spaß, neue Startplätze, neue Strecken und auch neue Piloten kennenzulernen. Nicht zuletzt verbessert es die Erfolgchancen auf weite Flüge.

WOHIN? STARTPLATZWahl

Welcher Startplatz wird der ideale Ausgangspunkt? Ich bin mir unsicher. Zur engeren Auswahl stehen der Harsberg und die Wasserkuppe. Dank des Rats von einheimischen Piloten entschließe ich mich für die Wasserkuppe. Die Locals wissen am besten, bis wie viel Grad welcher Startplatz der geeignetere ist. Etwas Unbehagen bereitet mir die Segelflug-Wetterprognose des DWD: Für den Thüringer Wald sagt sie eher schlechte Steigwerte voraus und lässt ihn nach rund 50 km wie eine Barriere erscheinen.

Zuhause kennt man sich aus, in unbekanntem Fluggebiet muss man sich vorab mehr informieren. Welchen Windkorridor erlauben die Startplätze – und zwar so, dass man thermisch auch wekommt? Welche Lufträume gilt es zu umfliegen? Was muss ich in Sachen Naturschutz beachten, um das Fluggebiet nicht zu gefährden? Im Internet findet man eine Menge Informationen (DHV Gelände-Datenbank, XCplanner oder Thermix (<https://berndgassner.de/thermix/>)), aber es geht absolut nichts darüber, erfahrene Locals zu fragen.

GEMEINSAM FLIEGEN: DAS ERLEBNIS ZÄHLT

Am Startplatz treffe ich mich mit Marcus Hartmann, einem Kollegen vom Nova Pilots Team und einem erfahrenen Streckenpilot in der Rhön. Wir wollen – idealerweise – gemeinsam auf Strecke gehen. Unser Plan: ab nach Osten, dabei etwas nördlich vorhalten, wo es laut Prognose etwas weniger Wolken geben soll und den Thüringer Wald an einer möglichst schmalen Stelle überfliegen. Die schmale Stelle ist wegen der wenigen und schlechten Landemöglichkeiten sicher keine dumme Idee...

Gemeinsam fliegen bedeutet für mich einfach mehr Spaß, man teilt Freud und Leid. Es funktioniert aber nur gut bei einem annähernd gleichen Pilotenniveau. Meine Erfahrung ist, dass man nur dann zusammenbleibt, wenn man auch aufeinander wartet (aber je mehr Wind bläst, desto schwieriger wird das Warten). Vordergründig drückt das Warten den Schnitt, aber es hilft erheblich beim Thermikfinden und kurz vor dem Absaufen kann es die Rettung bedeuten.



Segelflieger, Drachen, Gleitschirme – die Wasserkuppe gilt als das Herz der motorlosen Fliegerei in Deutschland. Obwohl es mitten in der Woche ist, herrscht ganz schön Leben am Startplatz. Die ersten Piloten drehen bereits auf, während wir uns noch startklar machen. Und schon verlassen die ersten den Hang, um auf Strecke zu gehen. Marcus und ich finden nach dem Start schnell den Einstieg und kurbeln gegen 12:30 Uhr erstmals unter der Basis.

In manchen Fluggeländen und auch bei wenig überregionalem Wind spielt der genaue Startzeitpunkt eine große Rolle: man muss in den Beginn einer Ablösung starten! Am einfachsten ist es natürlich, wenn man einen guten Anzeiger hat, z. B. einen gut steigenden Vogel oder, wie in unserem Fall, andere steigende Fluggeräte. Weht der Wind stark genug, um zu soaren, tut man sich leichter und kann in der Luft warten, bis es durchzieht.

ROUTENWAHL

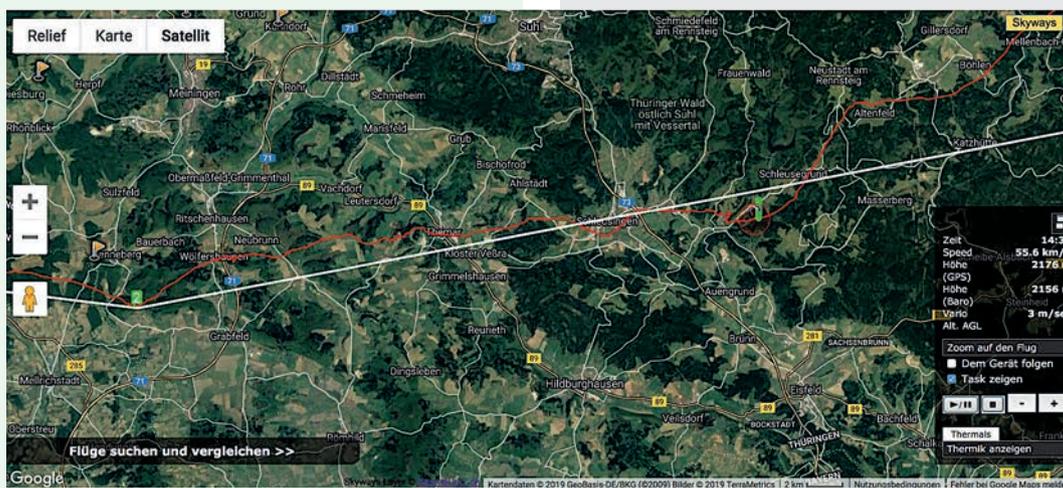
Schon kurz nach der Wasserkuppe trennen sich unsere Wege dann doch. Marcus fliegt in Richtung einer vielversprechend aussehenden Wolke auf unserem vorher geplanten Kurs. Ich hingegen entschlief mich spontan, weiter östlich in Richtung einer Hochebene fliegen, vor der mich Marcus zuvor noch gewarnt hat. Unmittelbar sieht es dort zunächst etwas schlechter aus, weil abgeschattet, aber dahinter erscheint mir das folgende Wolkenbild deutlich vielversprechender. Natürlich ist es schade – und auch egoistisch von mir – dass sich schon hier unsere Wege trennen, aber ich versuche im Flug in meinen Entscheidungen immer flexibel zu bleiben, um mich den Bedingungen bestmöglich anzupassen.

Natürlich versuche ich, mich vor dem Flug in Sachen Lufträume, Wind und Wolkenbild vorzubereiten und eine potenzielle Route zu planen. Unterwegs auf Strecke halte ich mich aber nicht sklavisch an diesen Plan, vor allem nicht im Detail. Wolkenbild, Änderung von Windstärke oder Windrichtung, usw. verlangen manchmal Zielkorrekturen. Kurzfristig versuche ich mir immer, mehrere potenzielle Anschlussmöglichkeiten im Kopf zurecht zu legen. Mittelfristig achte ich dabei aber auch auf zu umfliegende Hindernisse (Lufträume, große Abschattungen), um nicht kurzfristig quer zum Wind fliegen zu müssen.

WO FLIEGE ICH DIE WOLKE AN?

Mein Plan geht auf und ich finde am sonnigen Wolkenrand gutes Steigen. Die darauffolgenden Kilometer vergehen im wahrsten Sinne des Wortes „wie im Flug“ – von einer schönen Wolke zur anderen. Andere Piloten dienen mir zeitweise als zuverlässige Thermikanzeiger.

Wolken fliege ich oft an ihrer sonnenbeschienen Seite an. Dort weisen sie meist das beste Steigen auf. Die Aktivität einer Wolke lässt sich am besten an ihren scharfen Konturen und einer glatten, dunklen Basis erkennen. Eindeutige Zeichen dafür, dass eine Wolke beginnt sich aufzulösen, sind unscharfe, flusige Konturen und Löcher im Wolken Schatten.



Kurz vor Schleusingen beginnt aber die von mir angepeilte Wolke sich aufzulösen. Was tun? Mir erscheint die einzige vernünftige Möglichkeit, ordentlich Gas zu geben. Ich will den bis weit vor mir reichenden Wolkenschatten überholen. Glücklicherweise geht der Plan auf. Jetzt habe ich den Rand des Thüringer Waldes erreicht. Ich beobachte, wie der mich verfolgende Wolkenschatten auf einen größeren See trifft und darauf richtige Wellen in Windrichtung verursacht. Ich muss nur kurz warten – und hoch geht es.

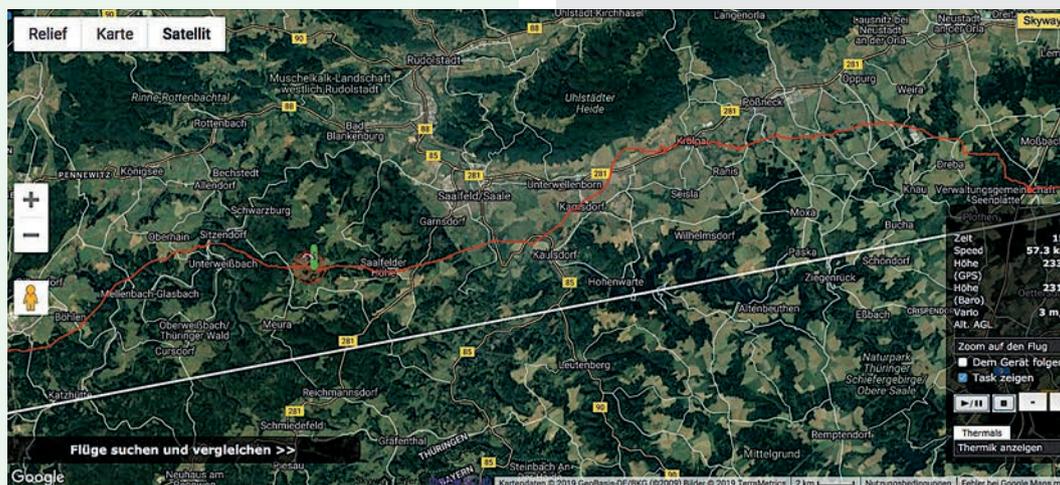
Es ist sehr wichtig, frühzeitig – d. h. so lange man noch hoch ist – zu erkennen, dass man seinen Plan A ändern und nach anderen Möglichkeiten suchen muss. So hat man noch die Zeit, aktiv zu handeln. Denn jeder verlorene Meter verringert den Aktionsradius und damit auch die Möglichkeiten, Anschluss zu finden. Ist man schon tief oder hat möglicherweise gar keinen Plan, sondern fliegt weiter auf gut Glück und nach dem Motto „wird sich schon was finden, ich bin ja noch hoch“, steht man zügig am Boden...

Gelände- und höhenangepasst fliegen

Der Thüringer Wald bietet eine spektakuläre Kulisse: ausgedehnte Waldflächen, tiefe Schluchten, einige Stauseen – aber nur sehr wenige und nicht gerade große Landeplätze. Keinesfalls will ich hier landen müssen. Ich schalte um vom Speed-Modus in den Höheerhalten-Modus. Also: hoch bleiben, hoch bleiben, hoch bleiben!

Die Querung gelingt problemlos. Entspannung.

Fliege ich hoch, richte ich meine Route nach den Wolken – der Blick geht nach oben – und versuche schnell zu fliegen. Das bedeutet eine Mischung aus Gas geben und u. U. die Thermiken nicht mehr voll auszukurbeln. Komme ich tief, fliege ich defensiv. Jetzt nehme ich jedes noch so schwache Steigen mit. Der Blick richtet sich eher nach unten. Ich suche mögliche Thermikquellen und Abrisskanten am Boden. Mangelt es an Landeplätzen, fliege ich maximal defensiv.



Die Wolken haben mittlerweile stattliche Größen erreicht und die Thermiken ballern dementsprechend kräftig. In solchen Situationen schätze ich das gutmütige Verhalten meines Mentors besonders. Jenseits des Thüringer Waldes werden die Wolken sogar noch größer, für meinen Geschmack fast grenzwertig, aber es sind keine Überentwicklungen vorhergesagt. Also halte ich darauf zu – aber mit höchster Wachsamkeit und immer gebührenden Abstand zur Basis.

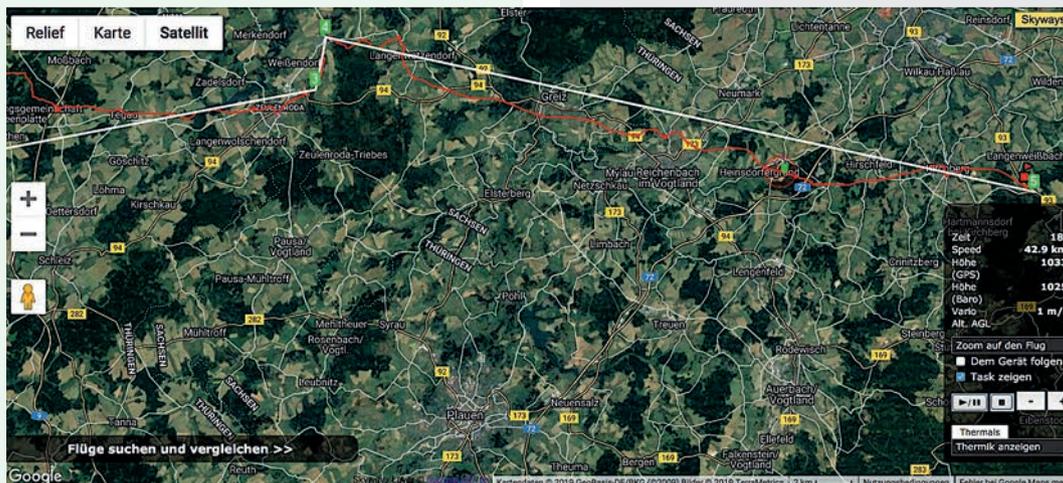
Der Wohlfühlfaktor wird – anders als Kriterien wie das Gleiten und der Speed – meiner Ansicht nach gern unterschätzt. Nur, wenn ich entspannt im Gurtzeug sitze, bleibt der Kopf klar genug, um die flugtaktisch richtigen Entscheidungen zu treffen. Wenn ich mich nicht oder nur wenig auf den Schirm konzentrieren muss, kann ich die vor mir liegende Strecke besser analysieren. Es gilt für mich ganz klar: hoher Wohlfühlfaktor = mehr Spaß und geringeres Absaufrisiko! Und wohl auch mehr Erfolg.

Thermikanzeiger

Doch anstatt mich mit guten Steigwerten zu belohnen, entwickelt sich die Situation gegen mich. Die großen Wolken schatten weiträumig ab und beginnen langsam zu zerfallen. Keine Sonne weit und breit. Ich klammere mich verzweifelt an einen Nullschieber nach dem anderen und lasse mich dabei vom Wind schieben.

Aber dann beginnen sich unter der Abschattung tiefere Wolkenflusen zu bilden und auch die vielen Gewässer in dieser Gegend, auf denen man auch schwache Thermiken gut erkennen kann, helfen mir jetzt sehr. Jawoll, die Bedingungen bessern sich langsam wieder. Und dann taucht ein Segelflieger auf, der mir das beste Steigen anzeigt.

Wenn im Flachland klassische Windanzeiger wie Staub- und Rauchfahnen, Windräder, Fahnen, etc. zueinander zeigen oder von ihrer Ausrichtung vom überregionalen Wind stark abweichen, muss dort irgendwo Thermik entstehen. Auf Gewässern bilden sich manchmal kleine Wellen, die in eine andere Richtung laufen und sich vom restlichen Gewässerbild deutlich unterscheiden. Manchmal steigen auch Staubfahnen erkennbar nach oben, anstatt am Boden entlang geblasen zu werden. Vögel, Segelflugzeuge, Drachen und andere Gleitschirme sind als Thermikanzeiger natürlich am einfachsten zu erkennen. Aber Vorsicht: manchmal denkt man, dass sie steigen, weil man selbst gerade stark sinkt...

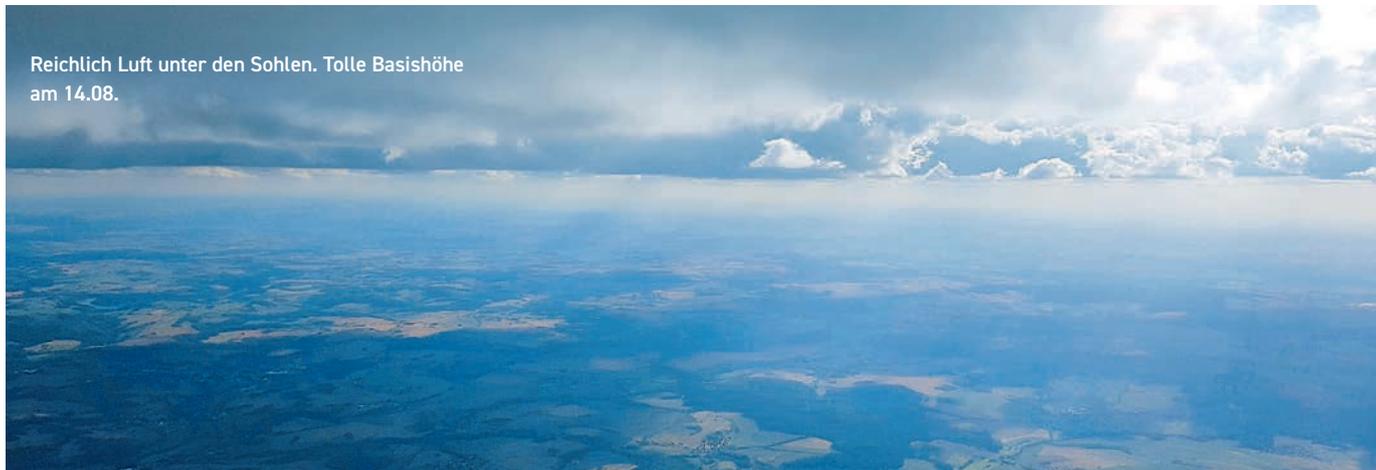


Mittlerweile ist es schon nach 17 Uhr, die Wolken werden langsam weniger. Jene, die übrig bleiben, ziehen zwar nur noch schwach, aber recht zuverlässig. Kurz hinter Reichenbach im Vogtland erreiche ich dann den Punkt, an dem es nach Landen aussieht: keine erreichbare Wolke mehr, ich krebse auf nur mehr knapp 1.000 Metern herum. Trotzdem suche ich weiter klassische Abrisskanten und fliege sie an. Vielleicht... Und siehe da: eine kleine Kante mit darauf liegender Straße lässt eine Blase abreißen. Sie beschert mir nochmals 500 Höhenmeter.

Potenzielle Abrisskanten sind z. B. Gelände Einschnitte, Waldkanten, Hecken, Baumreihen, Straßen oder Gewässer. Genauso wichtig wie die mögliche Abrisskante ist eine potenzielle Thermikquelle unmittelbar davor: ein dunkler Acker, ein Getreidefeld, eine trockene Wiese.

Bei mehr Wind und ziehenden Wolken stellt fast immer der Wolkenschatten die Abrisskante dar und die Luft erwärmt sich eher auf windgeschützten Flächen.

Reichlich Luft unter den Sohlen. Tolle Basishöhe am 14.08.



KEINE PFLICHTTERMINE

Kurz vor 19:00 Uhr und nach 6:43 Stunden endet der Flug. Ich bin 194 km geflogen und damit deutlich weiter als erwartet. Der Flug wird mir nicht nur wegen seiner Länge in Erinnerung bleiben, sondern auch wegen der unterschiedlichen Bedingungen und der schönen Landschaft.

Als ich später die Tracks der anderen Piloten im DHV-XC anschau, sehe ich, dass an diesem 14. August von der Wasserkuppe allgemein weit geflogen wurde. Dabei stellen sich im Nachhinein die östlicheren Routen entgegen meiner Vermutung als die besseren heraus. Auch Marcus darf sich über einen schönen Flug mit rund 120 km freuen.

Auch das Zurückkommen wird mir in Erinnerung bleiben: Zum ersten Mal schaffe ich es nicht am selben Tag bis zum Auto und muss mir eine Pension suchen. Aber damit kann ich gut leben.

Wenn ich weit fliegen will, nehme ich mir für den Abend und idealerweise für den nächsten Tag nichts weiter vor. Wer während des Fluges schon darüber nachdenkt, wo er landen soll, um möglichst schnell zum Auto zurückzukommen, wird zunächst vor allem schnell landen müssen. Ich richte stattdessen meine gesamte Aufmerksamkeit auf den Flug – und der dauert so lange, bis beide Füße auf dem Boden stehen. Gerade nach einem langen Tag in der Luft, sieht man dem Landen oftmals bereitwillig entgegen. Dabei wären doch noch ein oder zwei Bärte drin. Der Wille, weit zu fliegen, spielt eine große Rolle.



DER AUTOR

Johannes Jakobi Jahrgang 1983 verheiratet, zwei Kinder, selbständiger Baumpfleger
Flugschein seit 2011. Über 1000 Std. und über 15.000 km Flugerfahrung, das Meiste davon in seiner Heimat der schwäbischen Alb

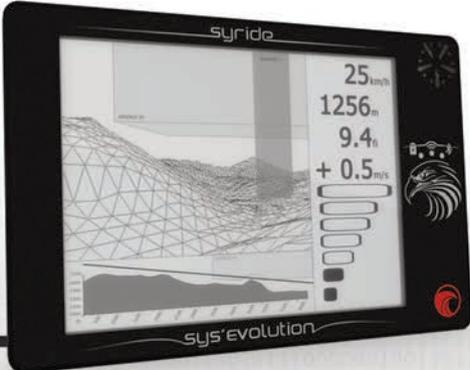
ANZEIGE



Revolution
beginnt

syride

www.syride.com





ONE GLIDER TWO CLASSES MIURA^{RS}



EINSTUFUNG:
EN/LTF (LOW) B,
MIT SPEED-LIMITER
REGULIERBAR AUF EN/LTF A

Der beste Gleitschirm ist der, der am besten zu seinem Piloten passt.

Den MIURA^{RS} haben wir für anspruchsvolle Piloten entwickelt, die einen Schirm mit hervorragenden Thermikeigenschaften suchen, mit dem sie ihre Fähigkeiten über viele Jahre perfektionieren können.

Im Kern ein eleganter 48-Zeller der (Low) B Klasse, verwandelt sich der MIURA^{RS} bei Bedarf mit wenigen

Handgriffen in einen Gleitschirm der A-Klasse.

Entscheide du, in welcher Klasse du fliegen willst und lass dir gleichzeitig alle Optionen offen!

Mit an Bord: Unser patentiertes RAST System für mehr Kontrolle und Flugkomfort.

Mehr erfahren: swing.de/miura-rs

RAST
Rock solid flight
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH • GERMANY
+49 (0)8141 32 77 888 • INFO@SWING.DE • [SWING.DE](https://swing.de)



📷 Connect with us: [#SWINGParagliders](https://twitter.com/SWINGParagliders)

Rent your personal Instructor

Ob Tennis, Ski oder Golf. In praktisch allen Sportarten macht es Sinn, sich einen persönlichen Trainer zu nehmen. Beim Gleitschirmsport war das bisher nicht üblich. Wir haben Achim Joos von der Flugschule Freiraum begleitet.

TEXT UND FOTOS: BJÖRN KLAASSEN



Frühmorgens in Südtirol - Anfang Juli, etwas dampfig. In der Nacht hat es geregnet und die Luft hat sich ein wenig abgekühlt. Weißgraue Wolken kleben an den Bergflanken. Noch! Achim ist sich sicher, dass da heute noch was geht. Er schnappt sich seine Hike & Fly Ausrüstung; der Packsack wirkt winzig. Aber das liegt auch an seiner Körpergröße. Achim ist nicht groß, er ist sehr groß. Der Blondschoopf überragt mit seinen zwei Metern alles. Wir holen Dieter an seinem Wohnmobil ab. Er hat zwei Tage Einzelcoaching bei der Flugschule Freiraum gebucht. Dieter ist in seinem wirklichen Leben erfolgreicher Unternehmer. Der Haken: Es fehlt ständig an Zeit für andere wichtige Dinge, wie zum Beispiel Gleitschirmfliegen. Achim und Dieter kennen sich schon lange, man merkt sofort, dass sie sich sympathisch sind. Grundvoraussetzung beim Einzelcoaching ist gegenseitiger

Respekt und eine Portion Vertrauen.

Hike & Fly ist Dieters Lieblingsdisziplin, die Kombination von Bewegung, Bergerlebnis und dem anschließenden Fliegen. Als Teilnehmer ist er es gewohnt, mit Profis zu arbeiten, deshalb holt er sich einen Profi auch für seine Hike & Fly Unternehmungen. „Einzelcoaching ist jeden Cent wert“, meint Dieter voll Überzeugung. Er ist Schwabe, also muss er es wissen. Eine kurze Vorbesprechung der gemeinsamen Tour und schon kann es losgehen. Achim hat eine Tour auf den Sambock geplant. 2 1/2 Stunden soll der Aufstieg dauern. Großzügige Startmöglichkeiten gibt es auf den weiten

Almwiesen in südliche, östliche und westliche Richtungen. Als Landeplatz legen wir die offizielle Landewiese am Kronplatz fest.

Zunächst geht es durch den lichten Bergwald in mäßigem Tempo. „Es macht keinen Sinn nach oben zu hetzen“, erklärt Achim. Gerade beim Hike & Fly braucht es oben am Berg immer noch Reserven. Zeit für einen gemütlichen Ratsch beim Gehen. Nach einhalb Stunden machen wir an der Waldgrenze Pause. Inzwischen ist die Sonne herausgekommen. Wir löschen den Durst mit eiskaltem Wasser aus dem Brunnen. Achim hat nach seiner Karriere als Wettkampfpilot die Fluglehrerausbildung durchlaufen. „Es reicht nicht, dass du gut fliegen kannst, du musst dein Wissen auch vermitteln können“.

Wetter ist mit das Wichtigste im Flugsport. Achim hat ständig das Wettergeschehen im Auge und erklärt: „Schau, da hinten im Westen lösen sich vereinzelt Wolken auf und hier an den sonnigen Bergflanken des



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



← Beim Aufstieg: Zeit, um die Wetterentwicklung zu beobachten und zu interpretieren



← Effizientes Training - Steigerung des Lernerfolgs beim Einzelcoaching



Pustertals bilden sich schon wieder neue Wolken über uns.“ Die Wolken ziehen eindeutig von West nach Ost. Etwas stärker als die Prognose erwarten hat lassen. „Das beobachten wir und wenn es zu stark weht, laufen wir einfach wieder runter. Wir müssen nicht fliegen, wir starten nur dann, wenn es auch wirklich passt,“ sagt er zur Beruhigung. Das nimmt Druck raus! Nach der Exkursion über die aktuelle Wetterentwicklung laufen wir durch pinkfarbene Alpenrosenhänge hinauf zu den Startwiesen. Die Luft riecht würzig und wir sind allein am Berg. Und das ist auch der Punkt: Beim Hike & Fly musst du am Berg alleine deine Entscheidung treffen. Keine 20 Dummies in der Luft wie an einem Seilbahnberg. Heute ist Achim für Dieter das Backup am Berg. „Allein würde ich jetzt nicht starten,“ meint Dieter. Der kräftige Westwind lässt die Fähnchen flattern. Erstmals abwarten und das Wetter weiter beobachten. Wir ziehen die Windjacken an und genießen die Brotzeit - Südtiroler Schüttelbrot mit Pustertaler Käse.

Der Ausblick auf die Dolomiten ist großartig. Trotzdem liegt etwas Spannung in der Luft. Der Wind hat nicht nachgelassen. Wie beurteilt Achim die Lage? Er weiß, wie Dieter fliegt und wie gut seine Flugtechnik zu den Bedingungen passt. „Du kannst das,“ sagt er schließlich. Er überredet ihn nicht, er ermutigt ihn: „Du wirst sehen: Sobald wir über dem Pustertal sind, wird der Wind schwächer.“ Drüben am Kronplatz fliegen bereits ein paar Gleitschirme. Wir wollen das Tal queren und südlich von Bruneck landen. Los geht es. Bald liegen die Schirme in der Wiese. Achim unterstützt Dieter bei den Startvorbereitungen und kurze Zeit später ist Dieter in der Luft - war nicht so einfach bei dem Wind. Über Funk sind die Beiden ständig verbunden. Das gibt ordentlich Selbstvertrauen. Achim ist sein Flügelmann. An den Flanken des Sambocks streicht Thermik nach oben. Das gibt ein paar Meter zusätzliche Höhe, dann sollte es locker bis zum Kronplatz reichen. Bruneck von oben. Auch über der Stadt blubbert etwas Thermik. Über Funk kann das Thermikfliegen effizient geübt werden. Kurz hintereinander setzen Achim und Dieter zur Landung an. Abfangen und Auslaufen. Dieter ist happy. „War ein super Flug. Hab ich doch gesagt: Das Coaching ist jeden Cent wert!“, stellt er fest.



Drei Fragen an Achim Joos, Gesamt-Weltcupgewinner in 2003 und mehrfacher Deutscher Meister:

■ **Achim, Du hast sehr früh mit dem Fliegen angefangen, bist sofort in das Wettkampffliegen eingestiegen und hast 2003 bereits den Weltcup gewonnen. Warum hast Du den Wettkampf an den Nagel gehängt, obwohl Du wahnsinnig erfolgreich warst?**

Achim: In der Bundeswehr hatte ich in der Sportfördergruppe alle Möglichkeiten und konnte praktisch täglich in die Luft gehen. Klingt traumhaft und das war es auch. Aber nachdem ich so viel gewonnen hatte, wollte ich mich weiterentwickeln und ganz ehrlich: Die Motivation war nicht mehr so da, wie in den Anfangsjahren. Da war es konsequent, was anderes zu machen. Ich habe mich deshalb für ein Studium der Wirtschaftspsychologie entschieden. 4 lange Jahre habe ich an der FH die Schulbank gedrückt. Am Ende stand ich vor der Frage Krawattenjob in der Stadt oder eine Arbeit, in der ich Fliegen und Beruf kombinieren kann. Ich habe mich dann für die Gründung einer Flugschule entschieden. Und das ist auch heute noch genau mein Ding. Alles richtig gemacht.

■ **Bringt Dir Deine Wettkampferfahrung irgendetwas für deine Fluglehrertätigkeit?**

Achim: Im Wettkampf musst Du schnell und effizient fliegen und handeln. Du brauchst Intuition und ein gewisses Maß an Taktik. Und genau dieser Erfahrungsschatz hilft mir auch in der Flugschule bei der täglichen Arbeit mit Flugschülern. Die Entwicklung der Intuition, des siebten Sinns, ist so wichtig beim Fliegen und beim Job als Fluglehrer. Wo lauert Gefahr, wo ist Aufwind? Entscheidungen treffen konnte ich jahrelang beim Wettkampffliegen lernen und das kann ich jetzt weitergeben.

■ **Liegt Einzelcoaching im Trend und was hat der Pilot davon? In der Gruppe ist es doch auch schön.**

Achim: Das Lernen in der Gruppe hat nach wie vor Qualitäten. Gegenseitig können sich die Piloten helfen und voneinander einiges lernen. Der gesellige Aspekt ist auch sehr positiv. Einzelunterricht ist dagegen noch deutlich effizienter. Wir können viel direkter und intensiver mit dem Piloten arbeiten. Gerade spezielle Dinge können wir direkt aufarbeiten. Hat ein Pilot beispielsweise Ängste vor Turbulenzen, kann ich die Ursachen und Mittel in kürzerer Zeit herausarbeiten. Das trifft auch für Details zu: Die Zugführung der Bremsen ist zum Beispiel sehr von Bedeutung für das Steuern und Spüren des Schirms. Einzelunterricht ist deutlich effizienter. ▢

DHV
www.dhv.de

SEASON-OPENING

HARTENSTEIN 2020 - 8. BIS 10. MAI

- Gratis eintägiger Winden- Schnupperworkshop für DHV-Mitglieder (A- oder B-Schein und Anmeldung erforderlich).
- Schnupperkurs Drachen- und Gleitschirm
- Drachenflugsimulator
- HG Meeting mit Ausstellung der Drachen-Hersteller
- Windenausstellung
- Drachen-Spaß-Wettbewerb „Schlag den Ploner“
- Streckenflugworkshop GS und HG
- GS-Groundhandlingworkshop mit dem Ausbildungsvorstand Peter Cröniger
- DHV-Jugend vor Ort
- Freitag und Samstagabend spannendes Vortragsprogramm
- Get together Party mit Lagerfeuer und Musik
- Campen auf dem Gelände möglich

DHV Hang Gliding Meeting 2020

Internationales
Drachenfliegertreffen
8.-10. Mai 2020
Hartenstein/Erzgebirge www.dhv.de



Alle weiteren Informationen zu Programmpunkten und bzgl. den Anmeldungen für die Workshops folgen auf www.dhv.de und auf [Facebook](https://www.facebook.com/dhv.de).

Unfallbericht Drachen 2019

Übung macht den Meister. Fehlendes Training ist die Hauptursache von Unfällen.

TEXT: REGINA GLAS

Der letzte Schnee schmilzt langsam weg, die Startplätze sind wieder leichter erreichbar und der Flugenzug ist groß. Endlich mal wieder fliegen! Ein paar nervöse Gedanken.... Wann war der letzte Flug? Meine letzte Landung war nicht berauschend. Eigentlich sollte ich mal trainieren gehen. Trainieren? Wer von uns Drachenfliegern macht das? Wer geht an den Übungshang oder an die Winde, um mal ein paar Landungen zu üben? Jeder Pilot sollte sich nach längerer Pause darüber mal Gedanken machen.

Verschiedene Drachen-Flugschulen bieten betreute Flugreisen an, der DHV organisiert jedes Jahr die Hanggliding Challenge in Greifenburg, einige Vereine bieten professionelle Start- und Landetrainings an. Hier gibt es viele Möglichkeiten, an der eigenen Flugtechnik zu feilen. Diese Möglichkeiten sollten von den Piloten noch mehr wahrgenommen werden. Wenn man sein Fluggerät im Griff hat, bekommt man ein Gefühl der Sicherheit und Fliegen macht noch viel mehr Spaß. Drachenfliegen ist genial. Mit keinem anderen Fluggerät kann man so vogelgleich die Landschaft von oben betrachten und eins mit der Luft werden. Aber dieser Sport verlangt eine gute und umfassende Ausbildung und viel Übung.

Unfallereignisse

Start/Abflug	7
Kollision mit anderen Fluggeräten	0
Hindernisberührung Flugphase	3
Hindernisberührung Landung	2
Landeeinteilung / Landung	8





↑ Startplatz Kandel im Südschwarzwald

2019 wurden dem DHV insgesamt 20 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon ein Unfall mit tödlichem Ausgang. Ein Dankeschön geht an alle Piloten und Zeugen, die Unfälle und Störungen gemeldet haben. Abgesehen davon, dass die Luftverkehrsordnung (LuftVO) eine Meldepflicht für Unfälle und schwere Störungen vorschreibt, bieten eure Mitteilungen wertvolle Informationen, um die Sicherheit im Flugsport zu erhöhen und damit auch die Freude am Fliegen zu vergrößern.

Die Unfallschwerpunkte lagen 2019 sowohl beim Start als auch bei der Landung. Starts bei schwierigen Windbedingungen und zusätzliche schlechte Starttechnik sind die häufigsten Ursachen für Fehlstarts und schwere Unfälle. Mangelhaft oder gar nicht ausgeführte Landeinteilungen und eine schlechte Landetechnik führen zu Crash-Landungen bzw. zu Kollisionen mit Hindernissen. Oftmals passieren die Unfälle nach längerer Flugpause oder bei Gerätewechsel.

Landeeinteilung/Landung

Start

Insgesamt 7 Unfälle von unverletzt mit Geräteschaden oder leichten bis mittelschweren Verletzungen gab es in der Startphase. Ein zu hoher aber auch ein zu tiefer Anstellwinkel oder ein hängender Flügel kann einen schlechten Start bzw. einen Fehlstart zur Folge haben. Insgesamt muss der Anstellwinkel der Windgeschwindigkeit angepasst werden. Bei der Starthaltung muss auf die richtige Armhaltung geachtet werden. Die Steuerbügel-Seitenrohre müssen auf den Oberarmen aufliegen, nicht auf den Schultern. So kann der Drachen hoch aufgenommen und der Durchhang der Aufhängung minimiert werden. Der erste Schritt sollte langsam und kontrolliert erfolgen, dann sollten die Schritte immer größer und schneller werden. Handschuhe, die ein Rutschen an den Seitenrohren verhindern, bringen ebenfalls mehr Kontrolle in der Startphase. Bei Seitenwind empfehlen wir dringend, auf einen Start zu verzichten, bzw. es den erfahrenen Piloten zu überlassen. Der DHV hat auf www.dhv.de neue Videoclips zur Starttechnik veröffentlicht



<https://www.youtube.com/watch?v=01twooN3Lq0&t=60s>

Außerdem gibt es einen lesenswerten Artikel über die richtige Starttechnik von Peter Cröniger im DHV-Info 195 auf Seite 60.

Beim Start im Startwagen hinter einem UL oder beim Windschleppstart sollten Pilot und Starthelfer darauf achten, dass sich das Gerät und auch der Pilot nicht am Startwagen verhängen können. Gefährlich sind oftmals Schnüre am Gurtzeug oder eine nicht fachgerechte Anbringung von Fluginstrumenten. Außerdem muss auf den richtigen Anstellwinkel geachtet werden. Dies kann von Fluggerät zu Fluggerät, speziell vom flexiblen Drachen zum Starrflügel, unterschiedlich sein. Um einen neuen Drachen im UL-Schlepp auszuprobieren, braucht es eine gute Einweisung vom Hersteller oder eines erfahrenen Piloten.

Mit einigen Unfallberichten möchte ich auf spezielle Flugfehler und immer wiederkehrende, gefährliche Situationen aufmerksam machen:

▶ **Aufschaukeln beim UL-Schleppstart**
30.03.2019 Flugplatz Altes Lager/Berlin

Ein 57-jähriger B-Schein-Pilot wollte einen Bautek-Fizz Probefliegen und startete seinen Flug hinter einem UL. Er schaukelte den Drachen nach dem Abheben im Startwagen so stark auf, dass er mit einem Flügel den Boden berührte und auf der Asphaltfläche im Ringelpiez aufschlug. Zum Glück verletzte sich der Pilot nur leicht.

▶ **Start mit hängender Fläche**
09.06.2019 Neumagen/Drohn

Ein 39-jähriger A-Schein-Pilot startete nach längerer Flugpause mit seinem Finsterwalder Minifex auf der Rampe in Neumagen. Durch einen geringen Halt durch glatte Handschuhe rutschte bereits während des Anlaufens der linke Flügel ab. Durch zu zaghaftes und spätes Gegensteuern und zu geringer Geschwindigkeit hob der Drachen nicht ab, streifte einen Strauch und es kam zu einer Baumlandung. Der Pilot verletzte sich zum Glück nur leicht an der Hand.

Unfälle mit dem Tandem

Leider gab es im vergangenen Jahr zwei schwere Unfälle beim Tandemfliegen, einer davon mit tödlichem Ausgang. Starrflügel-Piloten, die eine Tandemberechtigung auf einem flexiblen Drachen anstreben, sollten vorher etliche Flugstunden auf einem flexiblen Drachen absolviert haben, bevor sie Passagiere mitnehmen. Hangstarts im Tandem sind anspruchsvoll und sollten wohlüberlegt und nur bei besten Verhältnissen in idealen Fluggeländen gemacht werden. Die Mitnahme von Passagieren sollte wirklich nur routinierten und geübten Piloten überlassen werden.

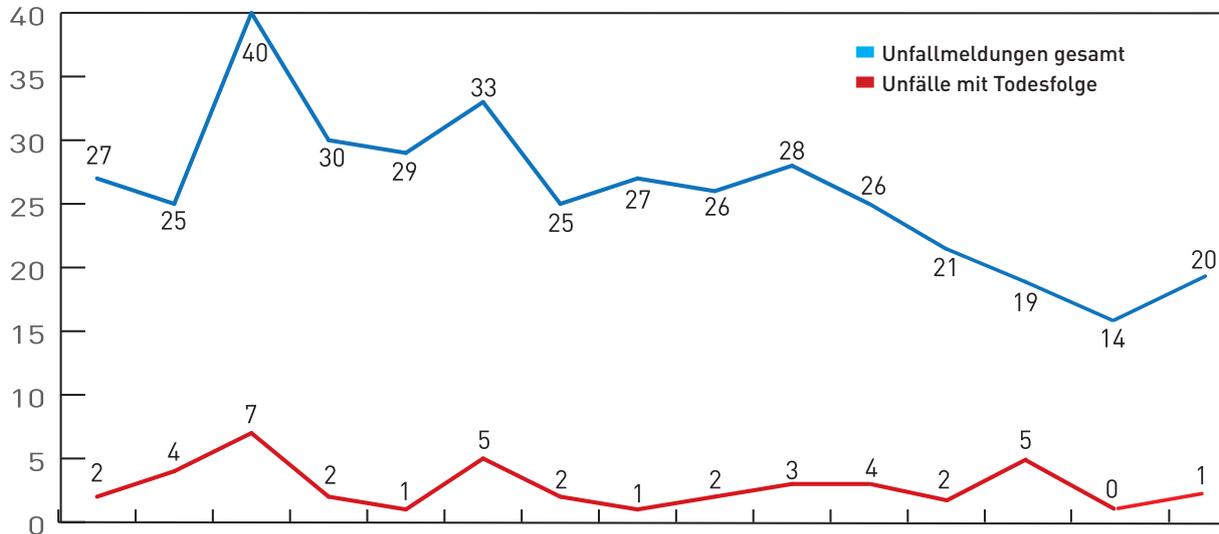
▶ **Landung auf dem Flugplatzhangar**
07.04.2019 Flugplatz Greiling/Bad Tölz

Ein 56-jähriger erfahrener Starrflügelpilot befand sich in der Ausbildung zum Passagierschein an der Winde. Er hatte bereits mehrere Solo- und Doppelsitzerflüge im Vereinstandem Bautek Bico ohne besondere Vorkommnisse absolviert. Bei einem weiteren Übungsflug flog der Pilot nach dem Abheben leicht nach links bis auf ca. 100 m. Der Windenfahrer ließ daraufhin sofort Zug nach. Kurz darauf klinkte der Pilot das Seil aus. Der Pilot drehte weiter nach links und flog über den Flugplatzhangar. Statt eine Wiese außerhalb des Flugplatzes anzufliegen, drehte der Pilot zurück zum Flugplatz und schlug daraufhin auf dem Dach des Flugplatzhangar auf. Der Pilot und Passagier verletzten sich bei dem Aufprall schwer.

▶ **Tödlicher Fehlstart auf der Rampe**
28.08.2019 Tegelberg/Schwangau

Ein 55-jähriger Pilot startete an der Nordwestrampe bei wenig Gegenwind mit seiner Tochter zu einem Tandemflug mit einem Atos VX. Trotz zügigem Laufen – die Beine der Passagierin waren nach ein paar Schritten in der Luft – erreichte der Drachen am Ende der Rampe nicht die nötige Startgeschwindigkeit. Der Drachen sackte nach der Rampe ab, der linke Flügel berührte die Büsche und der Drachen stürzte in das steile Gelände. Der Pilot verstarb aufgrund seiner schweren Kopfverletzungen direkt an der Absturzstelle. Die Tochter verletzte sich schwer.

Absolute Unfallzahlen seit 1997



Für das Jahr 2019 wurden dem DHV 20 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im Inland (16) und Ausland (4) gemeldet. 13 mit schweren Verletzungen, 1 tödlicher Unfall. Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).

Kollisionen

2019 wurden uns keine Zusammenstöße mit anderen Fluggeräten gemeldet. Trotzdem möchte ich wiederholt die Piloten sensibilisieren, weil es oft knappe Situationen gibt, die glücklich ausgehen. Es ist ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auch mal auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenig Piloten in der Luft sind, ist es wichtig, sich vor jeder Richtungsänderung erst einmal zu vergewissern, ob der Luftraum frei ist. Rücksicht und immer Augen auf, ist oberstes Gebot. Zum Thema Kollisionsvermeidung und Ausweichregeln gibt es ein spezielles Video auf www.dhv.de unter „Rücksichtnahme beim Thermikfliegen“

www.youtube.com/watch?v=xT-m_ygx7JM&t=20

Landung

Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist die Landung. Vorausgegangen sind bei insgesamt 9 Crashes meistens eine verkorkste Landeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe, aber auch eine schlechte Landetechnik. Eine

gute und berechenbare Landeinteilung mit exakter Winkelpfeilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute Landung. Bei Außenlandungen ist höchste Aufmerksamkeit geboten auf Bodenbeschaffenheit, Hangneigung, Stromleitungen, Windrichtung, eventuelle Lees, etc. Wichtig ist auch, sich, wenn technisch möglich, vor der Landung im Gurt etwas aufzurichten, damit bei einer eventuellen Bruchlandung der Pilot ins Segel pendelt und nicht mit dem Kopf in den Boden oder vor die Drachennase. ACHTUNG: Bauch- bzw. Radlandungen bei hohem Bewuchs sind lebensgefährlich. Die wichtigsten A's der Landetechnik sollten jedem Piloten bekannt sein: Anflug, Aufrichten, Abfangen, Ausgleiten, Andrücken, Auslaufen oder Ausstoßen. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22, von Peter Cröniger veröffentlicht, außerdem gibt es neue Lehrvideos auf www.dhv.de über die korrekte Landeinteilung

www.youtube.com/watch?v=rtLiHvldIP4&t=33s

und die richtige Landetechnik

www.youtube.com/watch?v=gx5MFplxtiE&t=157s

► Kollision mit einer Hochspannungsleitung
22.03.2019 Nova Gorica/Slowenien

Ein 56-jähriger ICARO-Pilot übersah während eines Drachen-Wettkampfes im knappen Endanflug zum Ziel eine Hochspannungsleitung. Er stürzte mit seinem Laminar Z9 über 12 Meter auf den Boden und überlebte schwerverletzt.

► Drachen dreht aus dem Wind
20.08.2019 Flugplatz Altes Lager/Berlin

Während des Umgreifens auf die Steuerbügelseitenrohre im Endanflug flog ein 55-jähriger WillsWing-Pilot mit seinem Sport 2 155 zu langsam. Dadurch drehte der Drachen aus dem Wind und die Anströmung riss einseitig ab. Bei der anschließenden harten Landung hielt sich der Pilot am Trapezseitenrohr fest und brach sich dabei den Oberarm.

► Basis frisst Gras
15.09.2019 Vogelsang/Bayrischzell

Während des Endanfluges bei Windstille am Landeplatz kam ein 48-jähriger Pilot bei



höherer Fluggeschwindigkeit zu tief, dabei fraß sich die Steuerbügelbasis im ca. 35 cm hohen und feuchten Gras. Der Wills Wing T2C bremste abrupt und der Pilot pendelte durch das Trapez und schlug das Kielrohr mit dem Kopf bzw. Helm komplett durch. Der Pilot erlitt schwerste Wirbelverletzungen.

Resümee

Wie bereits anfangs erwähnt, macht Übung den Meister. Das ist in jeder Sportart so. Ohne Übung entsteht Verunsicherung, die Souveränität und Lockerheit geht verloren. Gezielte Trainings unter fachlicher Anleitung oder betreutes Fliegen sind dann unbedingt zu empfehlen, besonders vor dem

Umstieg auf höher klassifizierte Drachen. Wer von einem einfachen Fluggerät auf ein Intermediate oder Hochleister bzw. Starrflügler umsteigt, sollte viel Flugerfahrung mitbringen und sich gut beraten lassen. Und VORSICHT: Turmhochleister werden nicht zum Intermediate, nur weil sie einen Turm haben. Sie sind oftmals genauso anspruchsvoll zu fliegen wie turmlose Drachen. Man beachte hierzu die DHV-Klassifizierung und den Testbericht auf www.dhv.de. Vor allem sind alte Drachen oft gefährlich, weil das Segel geschrumpft oder porös ist und sich dadurch das Flugverhalten negativ verändert. Uralt-Drachen, für die es keinen Hersteller mehr gibt, sollten ver-

schrottet werden! Last but not least: Lieber mal einen Schritt zurück auf ein einfacheres Fluggerät, um wieder mehr Sicherheit bei Start- und Landung zu bekommen. Denn auch mit Einfachseglern oder modernen, gutmütigen Turmdrachen kann man stundenlang fliegen und Strecke machen. ▽



DIE AUTORIN

Regina Glas - Drachenfliegerin seit 1990, Fluglehrerin Drachen. Zuständig in der DHV Geschäftsstelle für Drachenflug.

ANZEIGE

SKYTRAXX



Wir bergen euch!

Versicherungs-
antrag auf
www.dhv.de



© SHUTTERSTOCK

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



BIG BROTHER IS WATCHING YOU (Teil II)

Transponderpflicht, kontrollierte Lufträume und Drohnen. Wie und wo können wir in Zukunft noch frei Gleitschirm- und Drachenfliegen?

TEXT: BJÖRN KLAASSEN UND HELMUT BACH | FOTOS: BJÖRN KLAASSEN

Es ist nicht selbstverständlich, dass wir Drachen- und Gleitschirmflieger unseren Luftraum so frei wie heute nutzen dürfen. Das war mal anders, denn in den 1970er Jahren durften die Drachenpiloten nur 150 Meter über Grund fliegen. Heute kann z.B. der Luftraum E theoretisch bis FL 100 (ca. 3.040 m) und über den deutschen Alpen bis FL 130 (ca. 3.960 m) relativ frei genutzt werden.

Aber nichts ist in Stein gemeißelt: In Zu-

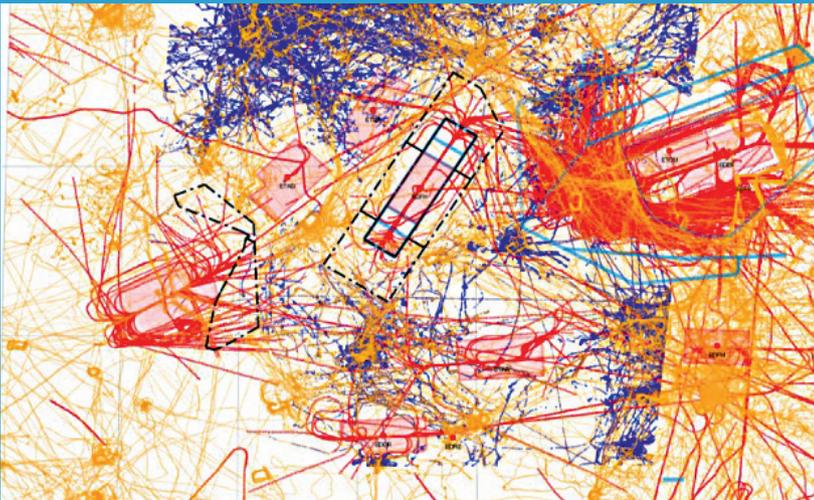
kunft stehen einschneidende Änderungen an. Wir haben in Mitteleuropa einen intensiv beflogenen Luftraum. Die Forderung nach 100 % Sichtbarkeit und die Erfassung aller Luftfahrzeuge steht bei den europäischen Behörden, beim Militär und bei vielen kommerziellen Luftraumnutzern ganz oben auf der Agenda. Gleichzeitig versucht die kommerzielle Drohnenindustrie einen eigenen Claim abzustecken. Derzeit wird mit dem sogenannten U-Space ein weitrei-

chender Drohnenluftraum gefordert. Rücksicht auf den Luftsport? Eher Fehlangeige!

Transponderpflicht oberhalb von 1.500 m MSL

2017 forderte die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) beim Bundesministerium für Verkehr (BMVI), dass auch für die Betriebsart Segelflug eine Transponderpflicht ab 5.000 ft besteht.

Im Klartext: Gleitschirme und Drachen,



Flugspuren im Bereich Mosel / Pfalz (oben) und im Bereich Altes Lager Berlin. Deutlich erkennbar die Bereiche von IFR und VFR Verkehr und die Kanalisierungseffekte. Blau: Segel-, Gleitschirm- und Drachenflieger
Orange: Sonstiger VFR Verkehr
Rot: IFR Verkehr



Man sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht, denn durch die Sichtbarmachung des kompletten Luftverkehrs kommt es zu dem ungewollten Effekt der Informationsüberflutung. Zu viele Transpondersignale lassen sich kaum sinnvoll verarbeiten. In der Studie „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ wurden verschiedene Szenarien in unterschiedlichen Regionen in Deutschland aufbereitet. Dabei wurden die simulierten Daten des zivilen- und militärischen Luftverkehrs mit dem Flugbetrieb der Segelflieger, Gleitschirm- und Drachenflieger übereinandergelegt. Würden alle Segelflugzeuge, Drachen und Gleitschirme mit einem Transponder Mode S ausgestattet werden, wären zum einen die vorhandenen technischen Systeme überlastet, zum anderen führen die vielen Signale zu einer erheblichen Steigerung der kognitiven und mentalen Beanspruchung der Radarlotsen. Eine Verbesserung der Sicherheit kann so nicht erreicht werden.

Die Forderung der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) nach weiteren geschützten Lufträumen für kommerziellen Flugbetrieb über 5,7 to Abflugmasse (Sicherheitsempfehlung Nr. 03/2017), führt zu deutlich weniger Luftraum und damit zu Verdrängungs- und Kanalisierungseffekten.

Die Studie „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ ist einsehbar auf dhv.de unter Luftraum / Transponder.

Zahlen | Daten | Fakten – (Zahlen gerundet)

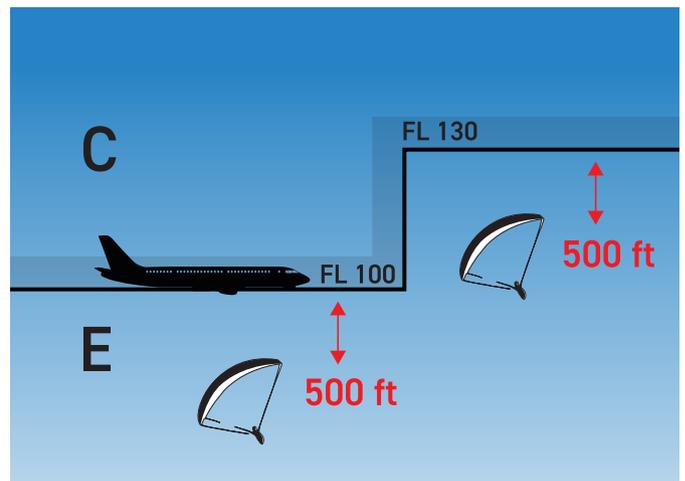
Gleitschirm- und Drachenflugpiloten (DHV):	40.000 Piloten in Deutschland
Segel- und Motorsegelflugpiloten (DAeC / DSV):	27.000 Piloten in Deutschland
Fallschirmspringer (DFV):	6.200 Piloten in Deutschland
UL (DULV):	5.500 Piloten in Deutschland
Anzahl Segelflugzeuge:	7.300
Einmotorige Flugzeuge bis 2 to Abfluggewicht (E-Klasse):	6.500
Ein- und zweimotorige Flugzeuge zw. 2 to und 5,7 to Abfluggewicht:	580
Zugelassene Flugzeuge ab 5,7 to bis über 20 to Abfluggewicht:	940
Bundeswehr:	400 Flächenflugzeuge, 300 Hubschrauber
Durch die DFS abgewickelten kommerziellen Flüge im deutschen Luftraum:	3,5 Mio



↑ Abstand halten: Im Luftraum E ist ein vertikaler Abstand von 300 m (vertikal) und 1,5 km (horizontal) zwingend einzuhalten. An die Wolke ranfliegen ist kein Kavaliersdelikt.

die nach der europäischen Verordnung SERA den Segelfliegern gleichgestellt sind, hätten Streckenflüge nur noch unterhalb der 5.000 ft (1.523 m) Trennfläche durchführen können, weil Mode S Transponder für den Gleitschirm- und Hängegleiterbetrieb aus technischen Gründen nicht einsetzbar sind.

Aufgrund der Sicherheitsempfehlung etablierte das BMVI die Arbeitsgruppe „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“. Mit dabei die Luftsportverbände DHV und DSV (Deutscher Segelflugverband) sowie Vertreter der Deutschen Flugsicherung (DFS), Bundeswehr, Vereinigung Cockpit, Hersteller, etc. Mit hohem Einsatz und einer ausgezeichneten Zusammenarbeit mit den Segelfliegern (DSV) konnte dieses Negativszenario verhindert werden. Die Arbeitsgruppe kam nach einem sehr intensiven Prozess zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung der Empfehlung neue Sicherheitsrisiken generiert. Unter anderem wurde mit realen Daten aus OLC und DHV-XC in einer finanziell und technisch aufwändigen Simulation dargestellt, wie viele Luftsportler tatsächlich in ausgewählten Streckenfluggebieten fliegen. Für viele Teilnehmer und Behörden war die Intensität überraschend. Insbesondere die Kriterien Funkfeldbelastung, Lotsenarbeitsplatz und Kollisionswarnsystem (TCAS) wurden unter die Lupe genommen. Transponder strahlen automatisch die Position und weitere Informationen über ein Luftfahrzeug im Luftraum aus und werden so für die Flugsicherung oder entsprechend ausgerüstete Flugzeuge sichtbar. Die Sichtbarmachung der 40.000 Gleitschirm- und Drachenflieger sowie der ca. 7.500 Segelflugzeuge auf den Radarschirmen der Deutschen Flugsicherung (DFS) wäre jedoch wenig hilfreich, denn die vielen Signale könnten kaum mit der derzeitigen Technik verarbeitet werden. Die für einen Verkehrsloten wirklich wichtigen Signale gehen dann zwangsläufig unter. Dadurch entstehen wieder neue und erhebliche Sicherheitsrisiken. Dies war auch die Meinung der DFS. Die AG beschäftigte sich zudem mit neuen



© DHV

Dringende Empfehlung der Deutschen Flugsicherung (DFS) und des DHV:

Zur Vermeidung gefährlicher Annäherungen mit Verkehrsflugzeugen in FL 100 (Flachland) / bzw. FL 130 (deutschen Alpenraum) wird allen VFR-Piloten (insbesondere aber Segelflugzeugführer, Gleitschirm- und Drachenflugpiloten mit Luftfahrzeugen bzw. Luftsportgeräten ohne Transponder) dringend empfohlen, die Obergrenze des Luftraums E nicht bis an die unmittelbare Grenze zum Luftraum C auszureizen, sondern nur bis maximal FL 95 (2.900 m), bzw. FL 125 (3.800 m) zu nutzen, um damit eine Verkehrstrennung zu IFR-Flügen in FL 100 herzustellen.

INGRID KLAASSEN (2)



REGINA GLAS

↑ In den 70ern durften Drachenflieger nur 150 m hoch fliegen. Heute dürfen Drachen- und Gleitschirmpiloten den Luftraum G und E relativ frei nutzen.

↪ Verdrängungseffekte: Die Forderung nach komplett geschützten Lufträumen für kommerzielle IFR Flüge würde den Sichtflug (VFR) in enge Räume verdrängen und kanalisieren.

← Gleitschirm- und Drachenflieger sind nach der europäischen Verordnung SERA den Segelfliegern gleichgestellt.

technischen Möglichkeiten wie ADS-B, FLARM sowie sonstigen Verbesserungen und Maßnahmen zur Flugsicherheit. Die Details würden diesen Artikel sprengen. Eine weitere Forderung der BfU, dass kommerzielle IFR Flüge über 7,5 t und mehr als 19 Sitzplätzen (z.B. Flugzeugtyp Dash 8) nur noch in geschützten Lufträumen durchgeführt werden dürfen, wurde ebenfalls untersucht und verworfen. Auch dieses Szenario würde weitere, für uns gesperrte Lufträume schaffen. Der Sichtflug würde in noch engere Räume verdrängt.

Schöne neue Welt - Drohnen

Unmanned Aircraft Systems (UAS) oder anders ausgedrückt die Drohnen, sind eine weitere, zunehmend wichtigere Baustelle in der Luftraumarbeit des DHV. Das Thema hat inzwischen Dynamik aufgenommen. Die Politik unterstützt massiv die Entwicklung der Drohnentechnologie. Das Bundeswirtschaftsministerium bewirbt die Technik mit dem Slogan „Unbemanntes Fliegen im Dienst von Mensch, Natur und Gesellschaft“. Die Einsatzbereiche sind verlockend. Ob in der Landwirtschaft, im Rettungsdienst, im Verkehr oder in der Überwachung; die Dritte Dimension schafft einen Überblick, den es bisher nicht so ohne weiteres gab und erschließt zudem

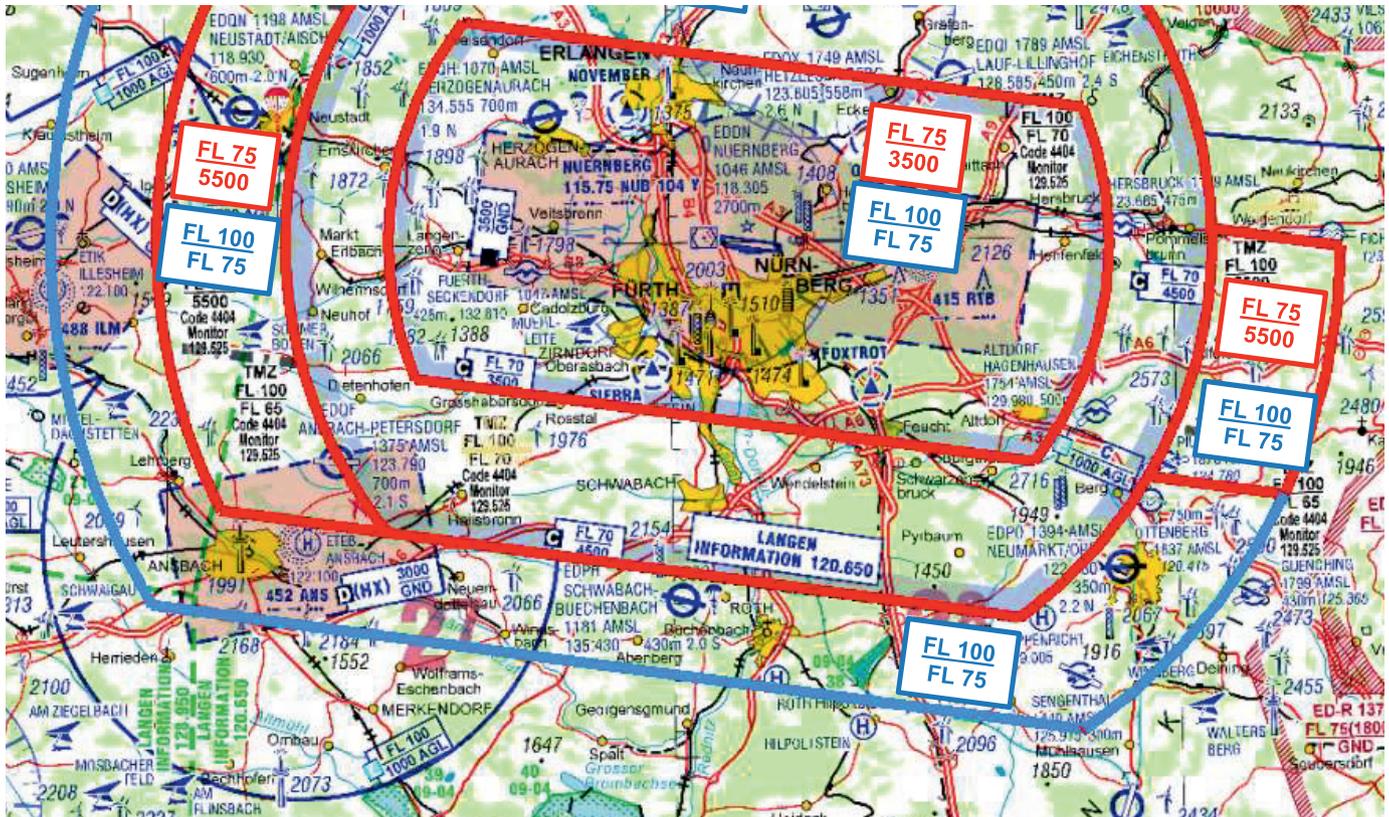
neue Verkehrswege über verstopften Straßen. Die Anwendungsbeispiele sind so dermaßen vielfältig, dass die Wirtschaft von einem Umsatzvolumen von weit über 100 Milliarden € ausgeht. Selbst Volkswagen investiert zusammen mit Airbus kräftig für die Mobilität der Zukunft. Flugtaxi und Logistikdrohnen erobern nach diesen Visionen den Luftraum. Neben den vielen positiven Einsatzbereichen gibt es auch negative Begleiterscheinungen. Die Bevölkerung ist bisher nicht ansatzweise mitgenommen

” EINZELEREIGNISSE MIT LUFTRAUMVERSTÖßEN KÖNNEN FÜR DIE KOMPLETTE GLEITSCHIRM-, DRACHEN- UND SEGELFLUGSZENE FATALE FOLGEN HABEN

worden. Wer will schon Flugverkehr in niedrigen Höhen, Störung der Privatsphäre und E-Lärmemissionen (siehe Link im Anhang). Auch über den Naturschutz, z.B. über den Einfluss auf die Vogelwelt, hat man sich kaum Gedanken gemacht. Ein enormes Interesse an der Drohnentechnologie hat das Militär. Unbemannte Aufklärungsflüge und Kampfeinsätze sind weltweit schon die Regel.

Das Bundesverkehrsministerium hat die unbemannten Luftfahrtsysteme bereits vor einigen Jahren in das Luftverkehrsgesetz aufgenommen. Seitdem gelten diese gem. § 1 LuftVG als Luftfahrzeuge, die zwangsläufig in die Luftraumstruktur integriert werden müssen. Das bisherige Sichtflugprinzip See & Avoid ist damit eher ein Auslaufmodell. Die Technik „Sense & Avoid“ existiert bereits im Hobby-Drohnenbereich, um mit Hilfe von Sensoren oder ADS-B-basierten Minitranspondern Hindernissen

auszuweichen. Die EU Kommission hat in Zusammenarbeit mit der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Jahr 2019 ein umfangreiches Regelwerk auf den Weg gebracht. Demnach soll die Verordnung bereits 2020 in Kraft treten, obwohl noch viele Fragen des Zugangs, der Finanzierung und der Ausrüstung offen sind. Viele Firmen und Behörden haben ein großes Interesse, dass möglichst schnell der



↑ Planungsentwurf Luftraum Nürnberg NEU: Aufgrund häufiger Anflüge im Luftraum E wird eine Transponder Mandatory Zone - TMZ (blaue Linie) ab FL 75 eingeführt. Ursprüngliche Planungen sahen eine TMZ ab 5.500 ft vor.

rechtliche Rahmen für Drohnenverkehr geschaffen wird. Der Phantasie der großen Firmen wie Google, DHL, Airbus und Amazon sind da kaum Grenzen gesetzt.

Seit dem vergangenen Frühjahr wurde zunehmend ein eigener Drohnenluftraum diskutiert, der sogenannte U-Space. Die Forderungen gehen von Drohnenautobahnen im begrenzten Bereich bis zu flächendeckenden Lufträumen über ganz Deutschland mit einer maximalen Höhe von 150 m über Grund. Sollte so etwas flächendeckend eingeführt werden, hätten die motorlosen Drachen- und Gleitschirmflieger ein echtes Problem. Zwangsläufig würden wir bei fast

jedem Flug in diese Räume einfliegen.

In der Vergangenheit immer wieder diskutiert wurde das Geofencing. Damit wäre das Fliegen für uns nur in sehr begrenzten Bereichen, wie in einer Box, möglich.

Aktuell ist der Ausgang dieser Entwicklung völlig unklar, keiner weiß genau, wo es lang geht. Zu viele Faktoren generieren unterschiedliche Szenarien. Es ist wie der Blick in eine Glaskugel. Bedenkenträger und Befürworter treffen genauso aufeinander wie schwierige technische Herausforderungen (Koordinierung des Verkehrs, Kompatibilität der Systeme, Kontrolle der künstlichen Intelligenz, usw.). Das Thema

ist dermaßen komplex, dass eine Prognose nicht möglich ist.

Eines ist jedoch absolut notwendig: Der DHV muss bei den entscheidenden Weichenstellungen an vorderster Front mit dabei sein, um nicht unter die Räder zu geraten. Der DHV hat beispielsweise den umfangreichen Gesetzesvorschlag der EASA intensiv durchgearbeitet und kommentiert. Auf die Probleme für uns motorlose Luftsportler haben wir deutlich hingewiesen. Gleichzeitig arbeiten wir mit Verbündeten zusammen. Das sind auf nationaler Ebene der Deutsche Segelflugverband (DSV), der Deutsche Modellfliegerverband (DMFV) und der DHV als „Kooperation Luftraum und Luftsport“ mit 160.000 Mitgliedern, auf internationaler Ebene die European Hang- and Paragliding Union (EHPU) und Europe Airports (EAS). Wir versuchen so, Einfluss zu nehmen auf Politik und Behörden.

Vielleicht ist am Ende alles ganz einfach: Ein simples Gerät macht uns sichtbar (z.B. FLARM), Drohnen und andere Luftfahrzeuge weichen aus und wir können weiterhin den Luftraum frei nutzen. Wir hoffen und bleiben dran.

ANZEIGE

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



Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gaißbach

info@paraglidercheck.de

Luftraum 2020

Was das kommende Jahr bringen wird

Keine fernen Zukunftsvisionen sind die Luftraumänderungen und Planungen für die kommende Flugsaison.

Wesentliche Änderungen stehen im Raum Nürnberg an. Ein Auslöser dafür war unter anderem eine Annäherung zwischen einem Verkehrsflugzeug und einem Gleitschirmflieger auf einem Streckenflug in ca. 2.200 m MSL, südöstlich von Nürnberg im Luftraum E. Der Gleitschirmpilot war dort legal in Blauthermik bei sehr guten Sichtflugbedingungen unterwegs. Ausweichpflichtig wäre das auf Nürnberg anfliegende Verkehrsflugzeug gewesen. Diese Begegnung wäre sehr einfach zu vermeiden gewesen, wenn der Anflug nicht verkürzt und direkt durch den Luftraum E, sondern in der östlicher gelegenen TMZ durchgeführt worden wäre. Trotzdem ziehen wir bei solchen

Diskussionen immer wieder den Kürzeren. Die ersten Planungen für den Luftraum Nürnberg sahen eine Absenkung des Luftraums auf 5.500 ft vor. Letztlich konnte das durch Überzeugungsarbeit seitens DSV und DHV abgewendet werden. Dennoch wird der Bereich um Neumarkt/Oberpfalz am Flughafen Nürnberg ab März 2020 auf FL 75 abgesenkt.

Eine weitere Baustelle betrifft den Luftraum Frankfurt im Westen. Die DFS fordert hier eine Absenkung des Luftraums C um 2.000 ft. in ansteigendem Gelände. Betroffen wäre beispielsweise das Fluggelände Dorsheim, wo Streckenflüge nach NW fast unmöglich würden. Eine Einigung zwischen dem Luftsport und der DFS konnte trotz intensiver Gespräche nicht erzielt werden. Das Verkehrsministerium wird daher

hierzu demnächst entscheiden müssen.

Änderungen ergeben sich auch für Leipzig, da der anfliegende Verkehr in dem vorhandenen geschützten Luftraum zum Teil den Luftraum E nutzen musste. Hier sollen lokale Regelungen für die örtlichen Flugplätze eingeführt werden. Ähnliches gilt für München. Die Segelflugsektoren werden hier noch angepasst. In Leipzig wird erstmalig eine Besonderheit eingeführt. Abhängig von der Landerichtung Leipzig wird der West- oder der Ostbereich in begrenzter Höhe freigegeben. Eine ATIS (Bandansage über Flugfunk) informiert die Piloten.

Der Flughafen Berlin (BER) geht doch noch in Betrieb, auch wenn die Welt darüber lacht. Ziemlich sicher wird BER in der zweiten Jahreshälfte 2020 den Flugbetrieb aufnehmen. Für das Alte Lager, eines der

ANZEIGE



Der Neue Rise 4 - #thermalmonkey

The WOW Effect!

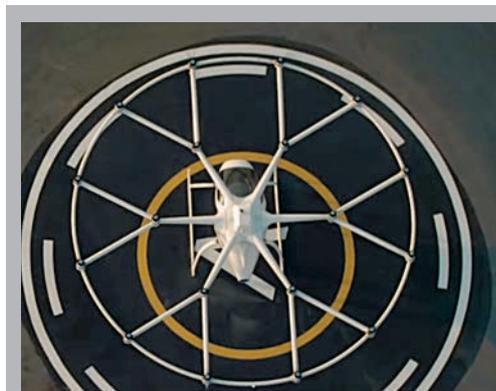


AIRDESIGN
break your own rules

beliebtesten und meistbeflogenen Windenschleppgelände in Deutschland, hat das leider Konsequenzen. Zukünftig liegt der Platz unter einem 5.500 ft Deckel. Allerdings liegt unmittelbar südlich der Bereich mit FL 75. Auch hier ist es gelungen, im Luftraum C einen flexiblen Luftraum HX (abhängig von der Landerichtung) einzurichten, der die Sache am Alten Lager etwas erleichtert. Der nun vorgelegte Kompromiss ist hart erkämpft. An dieser Stelle ein besonderer Dank an die Kollegen vom DSV. Im Herbst 2020 wird der DHV ein Luftraumseminar für die Berliner Piloten anbieten, um die neue Struktur zu erläutern.

Am Flughafen Weeze/Niederrhein ist derzeit keine Verbesserung für das Fluggelände Uedem in Sicht. Hier wurde 2019 der Luftraum D vergrößert. Wir bewerten die Einrichtung des Luftraums „D nicht CTR“ als unangemessen, weil hier die Verkehrszahlen im letzten Jahr um über 20 % eingebrochen sind.

Schwierig sind immer wieder die Diskussionen mit der Bundeswehr. Bei dem vergangenen Luftraumabstimmungsgespräch bei der DFS kam die Bundeswehr erst zum Schluss mit der TMZ Wittmund mit dem, dem Militär eigenen Selbstverständnis, „um die Ecke“. Stark betroffen ist hier der Verein Paragliding Nordwest. Mit der Transponderzone sind XC Flüge in Richtung Norden nur noch bedingt oder gar nicht mehr möglich. Inzwischen fordert die Bundeswehr die dauerhafte Einrichtung der TMZ in ei-



Wer wissen will, wie laut so ein Lufttaxi ist, kann sich das Video von Volocopter ansehen: <http://link.dhv.de/b>

← Screenshot eines youtube Films vom Flug eines Volocoptertaxis in Singapur

nem enorm großen Bereich. Grund sind Windkrafanlagen, die auf dem veralteten Radar der Luftwaffe Störungen verursachen. Hinsichtlich der Größe der TMZ haben wir zusammen mit den Segelfliegern unsere erheblichen Bedenken vorgebracht und kämpfen für eine Rücknahme oder Anpassung der TMZ.

Auch in Rheinland-Pfalz gibt es Luftraumprobleme, da Luxemburg östlich des bereits existierenden Luftraums „D-nicht CTR“ eine weitreichende TMZ beantragt. Dies wurde seitens des DSV/DHV abgelehnt, weil Aufwindsportarten dann keinen sicheren Streckenflug in diesem Bereich durchführen könnten.

Häufig werden seitens der DFS oder Airlines laterale Ausdehnungen rund um Flughäfen gefordert. Wir konnten in letzter Zeit deutlich machen, dass wir den Luftraum oberhalb von Kontrollzonen nur schwer nutzen können. Durch gemeinsam erarbeitete Anpassungen der IFR Anflugverfahren wird der Luftraum D/C oder TMZ nun vermehrt nach oben, anstatt seitlich ausgedehnt.

Absenkung Trennfläche E/C (FL 100)

Die DFS hatte bereits im Herbst 2018 aus Sicherheitsgründen eine deutlichere Trennung zwischen Luftraum C oberhalb FL100 und Luftraum E um 500 ft vorgeschlagen und eine AG gegründet.

Der DHV war Mitglied der AG. Ein einheitliches Ergebnis mit allen Beteiligten konnte nicht erzielt werden. DFS und die Vereinigung Cockpit (VC) fordern eine verbindliche Absenkung auf FL 95. Seitens des Luftsports wurde vorgeschlagen, es bei einer Empfehlung zu belassen, also max. Höhe für den VFR Verkehr mit FL 95. Wir bitten an dieser Stelle alle Gleitschirm- und Drachenfieger, die max. Höhe von FL 95 (ca. 2.895 m) im Flachland und FL 125 (3.810 m) im deutschen Alpenbereich als dringende Empfehlung zu respektieren!

Sichtflugminima im Luftraum G - Abstand zu Wolken

Ein weiterer sehr wichtiger Punkt ist die Einhaltung der Sichtflugminimas im Luftraum E. Im Luftraum E ist immer ein Abstand von 300 m vertikal und 1,5 km horizontal zur Wolke einzuhalten.

Einzelereignisse mit Luftraumverstößen können für die komplette Gleitschirm-, Drachen- und Segelflugszene fatale Folgen haben. Daher bitten wir euch um entsprechende Disziplin.

Die Luftraum ICAO-Karten 2020 werden im März 2020 herausgegeben (digital und in Papierform). Die Fa. Eisenschmidt vertreibt die Karten für die DFS. Eine aktuelle digitale Karte gibt es bei der DFS frei zugänglich unter dfs.de unter Services/AIS-Portal. Infos findet ihr auch auf der Luftraumseite des DHV.

Erfreulich ist festzustellen, dass die XC Piloten eine sehr hohe Luftraumdisziplin an den Tag legen. Unsere XC Auswerter müssen nur selten eingreifen und Piloten ansprechen.

Das DHV Luftraum Team wünscht euch eine gute Flugsaison 2020. ☑



DER AUTOR

Björn Klaassen - Fluglehrer, Gleitschirm. Zuständig in der DHV Geschäftsstelle für Flugbetrieb und Luftraum.



DER AUTOR

Helmut Bach - Gleitschirm, PPL, Segelflieger, Ausbilder Boeing 737 und A 380 Pilot bei der Lufthansa a.D. Zuständig im DHV und bei der EHPU für Luftraum / Luftraumplanung.

Wenn ihr Fragen habt, wendet euch an Helmut Bach oder Björn Klaassen unter flugbetrieb@dhvmail.de



Von Top-Piloten und Raketen...

... das Annecy-Streckenflug-Event

Vor den Manövern
kommt der Start.

TEXT: KATHRIN KEPPLER

© MANUEL BELKE

Annecy, ein Mekka des Gleitschirmfliegens, nicht nur perfektes Gebiet für Sicherheitstrainings, sondern auch für Streckenflüge.

Deshalb fahren wir von der DHV-Jugend im September gen Südwesten, bis Annecy auf der Abbiegespur angeschrieben steht. Gefühl geht das Event bereits auf der Fahrt los. Die Whats App-Gruppe läuft heiß, bis wir uns mittags alle in Annecy am Campingplatz treffen.

Am nächsten Morgen genießen wir am Startplatz die traumhafte Aussicht und bekommen von Christa Vogel noch eine Einweisung in das Gebiet mit den verschiedenen Lande- und Startmöglichkeiten sowie dem „Schneide- und Backenzahn“, wie die markanten Bergketten in der Nähe des Startplatzes heißen. Dann geht es endlich

los, die Ersten starten und drehen im großen Hausbart auf. An der Basis angelangt, geht es schnell weiter zum Schneide- und Backenzahn. Dort bricht die Funkdisziplin der Gruppe ein. Es wird diskutiert ob alle hoch genug sind, um den Sprung über den See zu schaffen, sodass wir auch in einer ausreichenden Höhe an der bekannten „Rolltreppe“ von Annecy ankommen. Das beflügelnde Gefühl direkt über den blauen See zu fliegen, packt uns alle. Doch an der Rolltreppe fängt die Kratzerei an. Wir fliegen konzentriert an der Felskante entlang und versuchen uns zu halten. Ein paar Piloten, die als erste angekommen sind, müssen leider schon zum Außenlanden abdrehen. Ein Teilnehmer stellt mit Bedauern über Funk fest: „Die Rolltreppe ist heute ausgeschaltet!“, doch dann wird der Wind stärker und endlich mit einem freudigen

Beep, Beep, Beep geht es nach oben. Der Aufwind nimmt zu, sodass wir doch noch, wie auch in den folgenden Tagen die lange Rolltreppe im Geradeausflug erklimmen. Alle genießen es, an der super schönen Bergkette entlang zu fliegen und einige weiten ihren Flug noch in Richtung Süden aus. Die kleine Seerunde ist wirklich eine begeisternde Flugroute und da wir an allen Tagen fliegbares Wetter haben, wird die Route in allen möglichen Variationen abgeflogen.

Am vorletzten Tag des Events haben wir noch einmal volles Programm. Vormittags dürfen wir den Gleitschirmhersteller Supair besuchen. Das war wirklich super! In der Werkstatt zeigt Supair, wo Gurtzeug-Prototypen hergestellt werden, wie sie getestet werden und welchen Kräften die verschiedenen Materialien standhalten müssen.

Abends stand noch ein weiterer Pro-



JAN FEIGE

Gemütliche Abendflüge
nach erfolgreichem Training



NADINE FERKER

← Besichtigung
bei Supair

Die nächsten Events im Überblick

Frühlingserwachen in Bassano 09.-14.03.2020
Groundhandling Seminar 28.-29.03.2020

NEU -Tegelberg U21

ein Event ausschließlich für Teilnehmer
bis einschließlich 21 Jahren.

Eltern erhalten Informationen auch
direkt bei uns: info@dhv-jugend.de
09.-12.04.2020

Weitere Infos unter

www.dhv-jugend.de/events

grammpunkt auf dem Plan. Tom de Dolodot, mehrmaliger X-Alps-Teilnehmer, hält für uns einen Vortrag in der Halle des Gleitschirmreparatur-Unternehmens RipAir.

Der Vortrag von Tom, in dem uns der Top-Pilot einen Einblick in seine Flüge durch die gigantische Bergwelt von Pakistan und sein neues Segel-Projekt sowie seine verschiedenen Projekte unter dem Titel „SEARCH Projects“ gibt, ist spannend, interessant und sicherlich eines der Highlights für viele von uns.

Die Woche ist gefühlt im Flug vorbei. Viele Teilnehmer beschließen, nach dem Event zusammen nach St. Hilaire du Touvet-Lumbin zum Coupe Icare zu fahren. Morgens wecken uns die Para-Motorflieger und von einer großen Messe bis hin zu Acro-Gleitschirm-Shows, Segel- und Motorkunstflug ist alles vertreten. Sogar das französische Airforce Acrobatic-Team zaubert mit dem Motorkunstflugzeug 300 Herzen und Smileys in den Himmel und schießt teilweise wie Raketen senkrecht vor dem Startplatz nach oben. Den Abend lassen wir bei Live-Musik am Startplatz ausklingen. Zum Abschluss dieser Woche genießen wir das Highlight des Coup Icare – das verkleidete Gleitschirmfliegen mit sehr aufwendigen und originellen Kostümen.



▶ Video zum Event von Andreas Kannen
www.youtube.com/watch?v=bEQmEF-ctUY



▶ Coupe Icare
www.youtube.com/watch?v=tVuoYJgS7ig

Erst am Boden, dann in der Luft

TEXT: THERESE DEISTLER

Das Sicherheitstraining bei der Flugschule Grenzenlos beginnt am Samstagabend, ebenfalls in Annecy. Die Flugschule hat ein großes Zelt aufgestellt, in dem wir uns zu den Briefings treffen sowie bei Interesse gemeinsam frühstücken und zu Abend essen.

Den Sonntag nutzen wir, um uns auf die Flüge der kommenden Tage vorzubereiten. Insbesondere wird dabei nicht nur auf die Manöver an sich und deren technische Ausführung eingegangen, sondern auch darauf, wie man diese Manöver mental trainieren kann. Was man am Boden nicht verinnerlicht hat, erklärt uns Jürgen, kann man in der Luft nicht abrufen. Und so laufen wir bald über den Campingplatz, drehen unsere Spiralkreise und üben dabei die korrekte Atmung sowie Gewichtsverlagerung und Steuerung.

Am nächsten Morgen sitzen wir dann auch schon im Bus und es geht los zum ersten Flug. Irgendwie fühlen wir uns doch alle ein bisschen angespannt und beschäftigen uns gedanklich mit den Manövern, die wir uns vorgenommen haben. Jürgen und Christa begleiten uns wunderbar durch diesen Tag und am Ende sind wir alle froh, die Manöver gut gemeistert zu haben. Abends sitzen wir am Lagerfeuer zusammen und lassen den Tag noch einmal an uns vorbeiziehen. In dieser Woche haben wir viel dazu gelernt, sowohl über uns selbst, über den Umgang mit Nervosität vor einem neuen Manöver, als auch flugtechnisch. ▽

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“
Haldenäcker 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



SHUTTERSTOCK

Greifvögel

Schutzonen im Horstbereich

Adler, Uhu, Falke und Co haben mit dem Brutgeschäft begonnen und reagieren während der Brut- und Aufzuchtphase in der Nähe ihrer Brutplätze sensibel auf Fluggeräte. Bitte beachtet regionale Regelungen in den Fluggeländen und informiert euch vorm Start beim Geländehalter über aktuelle Schutzonen. Wichtig: Sofort abdrehen, wenn Adler oder Bussarde den Girlandenflug ähnlich einem Wellenflug zeigen. Was wie ein Kunstflug aussieht, ist eine Warnung. Manche Greifvögel machen sich auch durch laute Rufe oder andere auffällige Flugmanöver bemerkbar.

Infos: www.dhv.de unter Girlandenflug



navTer  **GIN**

DHV

Newcomer Challenges 2020

Die Termine der beliebten DHV Newcomer Challenges 2020 stehen fest.

Die Anmeldungen sind im DHV Serviceportal freigeschaltet.

Auch in diesem Jahr werden drei gut betreute Einstiegerwettbewerbe stattfinden:

- | | |
|-----------------|------------------------------|
| 27.02. – 01.03. | Werfenweng – Salzburger Land |
| 30.04. – 04.05. | Andelsbuch – Vorarlberg |
| 16.09. – 20.09. | Tolmin - Slowenien |

Die Tour 2020 wird von GIN GLIDERS und NAVITER mit attraktiven Preisen und Testschirmen gesponsert.



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.hotsport.de
info@hotsport.de



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



Flugschule GlideZeit
Trainingsleiter Willy Grau
Lac d'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 Michael Grabmaier
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 Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.gforce-trainer.de

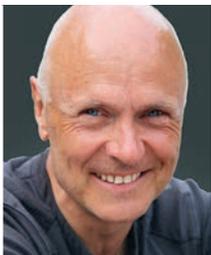


Weiterführende Informationen findet ihr auf www.dhv.de unter Ausbildung



DHV-Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Windschleppthemen. Er ist erreichbar unter andreas.schoepke@dhvmail.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



Tegelberg

Drachenflugausstellung

Die Tegelbergbahn hat den Eingangsbereich an der Bergstation komplett neu gestaltet. Damit verbunden ist eine Dauerausstellung über das Drachenfliegen am Tegelberg. Bereits 1973 starteten die ersten Drachenflieger von der Rampe neben der Bergstation. Bis heute ist der Flugberg über Schloss Neuschwanstein einer der attraktivsten Gelände für Drachen- und Gleitschirmflieger in Deutschland. Zur Einweihung waren neben zahlreichen Ehrengästen auch Vertreter der Allgäuer Drachen- und Gleitschirmfliegerszene geladen. Den DHV vertraten Robin Frieß und Björn Klaassen. An dieser Stelle vielen Dank an die Tegelbergbahn und dem gelungenen Engagement für den Flugsport.



Fly-Kössen

Gleitschirmfliegen im türkis-grünen Regierungsprogramm in Österreich

Sepp Himberger, Fly-Kössen, stellt erfreut fest: „Einzig der nicht motorisierte Flugsport - also vor allem die Gleitschirmflieger, die Flugschulen und Tandemunternehmen - wird im relevanten Kapitel explizit als Potential für die heimische Tourismuswirtschaft hervorgehoben, für den laut Regierungsprogramm die Rahmenbedingungen weiter zu entwickeln sind. Die grüne Handschrift ist hier nicht zu übersehen. Ebenso bedeutsam ist auch das klare Bekenntnis für die `Selbstverwaltung` der `kleinen Luftfahrt` über die bestehende Behördenstruktur des OeAeC - eben für Drachenflieger, Paragleiter und Fallschirmspringer.“

Kössen

Super Paragliding Festival 2020

Bereits zum 12. Mal findet vom 11.- 14. Juni 2020 das Festival in Kössen statt. Organisator ist die Flugschule Kössen in Kooperation mit dem 1. Österreichischen Kiting Klub Kössen. Zahlreiche Gleitschirm-Hersteller präsentieren ihre neuesten Fluggeräte und stellen sie für Testflüge vom Kössener Unterberg zur Verfügung.

Infos: www.fly-koessen.at/spt/



STUBAI-CUP
TERMIN:
6. BIS 8.3.2020



ALLE INFOS
UNTER WWW.PARAFLY.AT
UNTER STUBAICUP

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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



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



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 14 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com



MAC PARA Magus LXC

Der Gleitschirm MAC PARA Magus LXC des Herstellers MAC Para Technology 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 24 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com



Thermik 2020 - Großer Erfolg

Hohe Besucherzahlen, Messechef Jürgen Häffner zieht positive Bilanz.
DHV-TV machte ausführliche Interviews.



Voll war es auf der Messe, sehr voll. Pünktlich um 10 Uhr strömten Besucher in die Halle und der Andrang ließ erst am späten Nachmittag nach. Obwohl bedeutende Hersteller nicht vor Ort waren. Umso besser für die anwesenden, deren Stände glichen zeitweise einer Belagerung. Zentrales Element der Halle war die offene Vortragsbühne, die Stühle waren meist bis zum letzten Platz besetzt. Unter anderem berichtete DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak über die neuesten Forschungsergebnisse beim Retterwerfen, Kollege Simon Winkler aus dem Lehrteam über aktuelle Flugtechnik. Crossing New Zealand bescherte Markus Anders und Nicolas Manthos außergewöhnliche Abenteuer, die sie mit dem Publikum teilten. Der amtierende Weltmeister Alex Ploner und Schauspieler Steffen Wink querten mit dem Drachen die Alpen und brachten einen Haufen Geschichten mit. Die Vorträge wurden per Video mitgeschnitten, hier der Link: <http://link.dhv.de/d>

Messechef Jürgen Häffner zog eine äußerst positive Bilanz: „Wir hatten mittags bereits die 2.000 Marke an Besuchern überschritten. Von allen Seiten bekam ich positives Feedback. Wahrscheinlich wird es 2021 eine Fortsetzung der Thermikmesse in dieser Form geben. Ich denke, wieder mit allen Herstellern an Bord.“

DHV-TV hat ausführliche Interviews über Neuheiten 2020 und zukünftige Entwicklungen geführt, zu sehen auf DHV-TV (<http://link.dhv.de/e>). Social Media Manager Jonas Schwägele und Simon Winkler besuchten die Flugschulen und informierten sich über Fortbildungsmöglichkeiten für Piloten. Hier der Link zu Facebook (<https://www.facebook.com/DeutscherHaengegleiterverbandV/>).



DHV Presseseminar

Wozu brauchen wir eigentlich Öffentlichkeitsarbeit in unserem Sport?

TEXT: SABINE BAUMANN | FOTOS: BENEDIKT LIEBERMEISTER

Diese und andere Fragen beantworteten uns der Pressesprecher der Postbank, Hartmut Schlegel, und Markus Scheid, Journalist der Rheinischen Zeitung. Die beiden, selbst Gleitschirmpiloten, hielten ein vom DHV organisiertes Presse-seminar, für das sich DHV-Mitglieder aus ganz Deutschland einfanden. Ein Samstag im November, perfekter Föhn-tag, errechnete Druckdifferenz 9 hpa. Die Fluggeräte sicher zu Hause verstaut, fanden sich die Teilnehmer im DHV-Hauptquartier in Gmund am Tegernsee ein.

Nach Anheben des Kaffeepegels ins Normal-Niveau ging es auch schon los. „Keep it short and simple!“ so das Credo Schlegels. An Übungsbeispielen konnten wir in Kleingruppen typische Fehlerquellen beim Schreiben eines Textes erkennen lernen.

Zum Beispiel solle beim Texten auf Fachchinesisch verzichtet werden, sofern der Artikel nicht für eine Fachzeitschrift gedacht ist. Freunden von Schachtelsätzen sei gesagt: In der Kürze liegt die Würze, lange Sätze gilt es zu vermeiden.

Auch durch Pressemitteilungen können wir das Gleitschirm- und Drachenfliegen in der Öffentlichkeit bekannter machen und das Image unseres Sports prägen. Wie schaut sie aus, die gute Pressemitteilung? Die Hauptbotschaft muss in den ersten Absatz, empfiehlt Markus Scheid. „So könne der Redakteur eine Schere nehmen und vom Unwichtigen zum Wichtigen kürzen“. Grundlegende Strukturen, zusammengefasst mit „Wer kommuniziert was wann wie“ sind essentiell für eine gute Pressearbeit. Es ist wichtig, die Ansprechpartner der interessanten Zeitungen und Zeitschriften zu ken-

nen. Wie man diese findet, war auch Teil des Seminars.

Pressearbeit mit Fotos sei einfach, wenn es ein wirklich gutes Foto ist, so Markus Scheid. Getreu dem Motto „eine Pressemitteilung wird wesentlich öfter abgedruckt, wenn ein gutes Foto dabei ist“ durften sich alle Teilnehmer für ein schönes Gruppenfoto ablichten lassen.

Das sehr kurzweilige Seminar wurde von Ben Liebermeister und Lissy Seewald perfekt organisiert und durch die lockere, interaktive Vortragsart der Referenten ein echtes „Goodie“ unseres Vereins. Ich möchte es jedem interessierten DHV-Mitglied ans Herz legen. Ausgestattet mit Textbausteinen und einem Starterkit in Form eines ausführlichen Skripts wird uns PR-Neulingen so die zukünftige Pressearbeit ein wenig leichter von der Hand gehen. Danke Euch! ▽



← Hartmut Schlegel erläutert anhand von Beispielen, wie spannende Berichte entstehen

→ Markus Scheid gibt nützliche Tipps zu guter Formulierung



← Regler Austausch in der Gruppenarbeit führt zu ansprechenden, prägnanten Texten

→ Konzentriert wird in den Kleingruppen an der Umsetzung des Vortrages gearbeitet



ICARO
PARAGLIDERS
Gravijz?



Die neue
GENERATION
der mid ^{EN} _B
Gleitschirme

Follow us   

www.icaro-paragliders.com



Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar

„Das Imperium schlägt zurück!“

So begann Holger Braun seinen Vortrag zur Auswertung des Harzcup 2019 und ich glaube, das kann ich so übernehmen. Etliche Jahre dominierten die Eichsfelder, doch dieses Jahr konnten wir als Ausrichter das Blatt noch einmal wenden. Wir Harzer siegten in der Mannschaftswertung und verwiesen die Eichsfelder und die Harsberger auf die Plätze zwei und drei. Bei den Damen hat die Siegerin aus den Vorjahren, Sabine Kleemann, ihren Titel abermals verteidigt, gefolgt von unserer Rita Tolksdorf und Orsolya Pogany. Sieger der Standard-Wertung wurde Markus Weißmann mit immerhin zwei Flügen über 100 km. Hier folgen Patrick Eder und Simon Bornschier. Sicher kein Unbekannter ist unser Konrad Görg aus Goslar, der Sieger der Offenen Klasse. Mit drei Flügen über 100 km und dabei einem Hammerflug vom Butterberg mit immerhin 226,91 km hat er, denke ich, einen Meilenstein in der Harzer Fliegergeschichte geschrieben. Die zwei altbekannten Eichsfelder Fliegerasse, Maurice Knur und Ralf Bernard, erkämpften sich die nachfolgenden Plätze. Vielen Dank an unsere Sponsoren die Harzer Gleitschirmschule, Aircross, Kontest und Smart Wind.

Frank Lange
www.hdgvd.de



Anzeigen Hotline

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



Von links: Frank Müller, Christian Denz, Dr. Michael Mohr, Fritz Rössler und Gotthard Liehr

Delta-Club Condor Wehr

Siegerehrung Streckenflugmeisterschaft Heue-Cup

Nach Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Fritz Rössler und Entlastung der Vorstandschaft durch die anwesenden Mitglieder konnte Fritz Rössler einmal mehr Christian Denz zum Gewinn der diesjährigen Streckenflugmeisterschaft „Heue-Cup“ gratulieren. Christian Denz stand damit schon zum 3. Mal auf Platz eins bei der Streckenflugmeisterschaft. Platz zwei erreichte Andreas Ziegler und auf den dritten Rang kam Thomas Rothmann. Harry Müller, der schon 9 Mal den „Heue-Cup“ für sich entschied und Andreas Ziegler, der bereits 4 Mal auf dem höchsten Podest stand, mussten sich diesmal geschlagen geben. Konzentriert folgten die Anwesenden dem Bericht des Sicherheitsbeauftragten Christoph Nägele. Alle Unfälle und Zwischenfälle der vergangenen Saison wurden von ihm sorgfältig analysiert und Gegenmaßnahmen zur Vermeidung vorgetragen. Wind und Wetter spielten bei der Ursachenforschung die größte Rolle. Bei langsam fliegenden Gleitschirmen wird wettermäßig sehr schnell eine Betriebsgrenze erreicht, die nicht überschritten werden sollte. Der Bericht des abwesenden Geländewartes Norbert Merz wurde durch Fritz Rössler vorgetragen. Dieser fiel erwartungsgemäß positiv aus. Der Startplatz konnte im Frühjahr 2019 mit 18 helfenden Mitgliedern optimal für die Saison hergerichtet werden und wurde während der Saison regelmäßig von verschiedenen Mitgliedern gemäht. Zum Abschluss berichtete Kassierer Uwe Bonow noch über die neue Datenschutzverordnung und die damit verbundene unterschriftliche Erlaubnis jedes einzelnen Mitgliedes für die Verwendung seiner E-Mail-Adresse in Vereinsangelegenheiten. Das wurde umgehend von allen Anwesenden erledigt.

Robert Metzger
www.delta-club-condor.de



Siegerehrung bei den Hammelburger Gleitschirmfliegern. Der alte und neue Vorsitzende Marcel Lübbe (links) gratulierte Michael von Schaabner (rechts) als Gewinner des Hausmeisterpokals. Vorne flogen in der Wertung auch Lübbes Vorstandskollegen Heiko Haas (zweiter von rechts) und Jürgen Vollert mit. Auf dem Bild fehlt Karsten Suckert, der Sieger des Hammelburg Cups.

Gleitschirmverein Saaletal

Schon ein 90-Kilometer-Flug vom neuen Startplatz an der Trimbung

Die Piloten des Gleitschirmfliegervereins Saaletal wählten Marcel Lübbe nach 20 Jahren im Amt erneut zum Vorsitzenden. Ebenso deutlich bestätigten sie Stellvertreter Heiko Haas und Kassier Michael Bartsch im Amt. Neuer Schriftführer ist Jürgen Vollert. Freude herrscht über den neuen Startplatz an der Trimbung. Der Jungfernflug an der neu geschaffenen Schneise fand im März 2019 statt. Die ersten Flüge bei Nordwestwind stimmen hoffnungsfroh. Heiko Haas gelang bereits ein 90-Kilometer-Flug in den Raum Rothenburg. Der Probetrieb soll um ein Jahr verlängert werden. Weiter dürfen dort zunächst nur Vereinsmitglieder starten.

Fliegerisch war das Jahr durchwachsen. 22 Piloten luden Flüge im dhv.xc hoch. Den Hammelburg-Cup für die sechs weitesten Flüge holte sich Karsten Suckert vor Heiko Haas und Jürgen Vollert. Den Hausmeisterpokal mit den sechs weitesten Flügen vom heimischen Hammelberg holte sich zum dritten Mal in Folge Michael von Schaabner. Dahinter landeten in dieser Wertung Heiko Haas und Marcel Lübbe. Geplant für 2020 sind Pflegeaktionen an den Startplätzen, die Bewirtung der Trimbung am 24. Mai und der Vereinsausflug vom 30. Mai bis 6. Juni wieder nach Kössen. Außerdem plant der Verein ein gemeinsames Sicherheitstraining.

Wolfgang Dünnebieer
www.saaletflieger.de



Mehr als 100 Piloten besuchten das vom GSV Baden organisierte und gesponserte Seminar von Gleitschirm-Blogger und Wissenschaftsjournalist Lucian Haas.

Gleitschirmverein Baden

Winterzeit ist Wissenszeit

Der Gleitschirmverein Baden, die Schwarzwaldgeier, hat in 2019 eine Reihe von kostenlosen Vorträgen und Wissensseminaren in der Winterzeit gestartet. Dabei übernimmt der Verein die gesamten Veranstaltungskosten. Bereits bei der ersten Veranstaltung im Februar 2019 in Baden-Baden „Streckenfliegen leicht gemacht“ mit Wettkampf- und Testpilot Ferdinand Vogel hat sich die hohe Nachfrage nach Gleitschirmwissen in der weitestgehend flugfreien Zeit gezeigt. Das zweite Abendseminar mit Gleitschirm-Blogger und Wissenschaftsjournalist Lucian Haas zu den Themen „Thermik-Theorie und Strömungslehre“ im November in Karlsruhe übertraf sogar die 100-Teilnehmer-Marke. Auf der Suche nach dem „Rätsel der verlorenen Thermik-Blase“ ging es u.a. um die oft etwas vernachlässigten Thermik-Faktoren Volumen und Feuchtigkeit. Kostenlos teilnehmen konnten sowohl Vereinsmitglieder als auch Nicht-Mitglieder und am Fliegen interessierte Nicht-Piloten.

Das nächste kostenlose Winterseminar des GSV Baden findet im Januar 2020 im Tannenhof Baden-Baden statt. Referent Timm Asprion erklärt dann, wie man im Schwarzwald noch erfolgreicher auf Strecke geht. Des Weiteren ist ein Seminar mit Achim Joos im Februar 2020 geplant.

Ralf Baumann
www.schwarzwaldgeier.de



Paragliding Hof / Saale Drachen- und Gleitschirm-Windengemeinschaft
Jahreshauptversammlung

Eigentlich nennen wir uns „Gleitschirmverein Hof“. Den sperrigen Namen haben unsere Gründungsväter vor 25 Jahren so erdacht, vermutlich um das Alleinstellungsmerkmal dieses Vereines klar zu definieren. Wir sind im nördlichen Oberfranken einer der wenigen Vereine, der ein Schleppgelände unterhält, auf dem mit einer Länge von 750 – 900 m in alle Windrichtungen geschleppt werden kann. Aufgrund unserer Vereinsgröße (30 Mitglieder) ist bei Schleppbetrieb kaum mit Wartezeiten zu rechnen und wir freuen uns, wenn Gastpiloten zu uns kommen. Bei der Hauptversammlung im November wurden beide Vorsitzende in ihren Ämtern bestätigt (Hermann Pöhner, Günter Rödel). Weiterhin wurde das neue Schleppgelände Zell-Haidberg mit seinen Vorteilen, z. B. 1.100 m Schleppstrecke usw., vorgestellt. Unser 25-jähriges Vereinsjubiläum wird am Samstag, den 09.05.2020, am Sonderflugplatz Zell-Haidberg stattfinden, wozu wir recht herzlich einladen. Alle notwendigen Informationen über den Ablauf des Festes könnt ihr auf unserer Homepage erfahren.

Hermann Pöhner
www.gleitschirmverein-hof.de



Mitglieder beim Silent Wings Wintercup

Silent Wings
Ein aktiver Club

Vor 10 Jahren gründeten rund 30 Flugbegeisterte den Paragliding-Verein Silent Wings. Ziel des Vereines ist die Ausübung und Förderung des motorlosen Fliegens mit dem Gleitschirm. Obwohl der Verein kein eigenes Fluggelände besitzt, bietet er zahlreiche Aktivitäten an. Für Interessierte gibt es die Möglichkeit, bei einem Tandemflug erste Höhenluft zu schnuppern. Groundhandling-Kurse, Punktlandewettbewerbe, Vereinsmeisterschaft, Wintercup und Streckenmonster, bei dem derjenige gewinnt, der ab dem 1. März zuerst 50 km fliegt, sind Aktivitäten des Vereines. In den vergangenen 10 Jahren sind die Mitglieder des Vereines in über 15 verschiedenen Ländern geflogen. Dabei wurden Flugzeiten von über 8 Stunden, Strecken von über 150 km und Höhen von mehr als 3.800 m erreicht. Legendär sind auch die Frühjahrs- und Herbstausflüge mit Reiseleiter Anton Waldinger. „Piloten, die den A-Schein in einer Flugschule gemacht haben, werden gerne aufgenommen und mit Rat und Tat bei den ersten selbstständigen Flügen unterstützt“, so Silent Wings-Präsident Emil Gmeiner.

Martin Brunhmeier
www.silent-wings.eu

ANZEIGE



CREX - der Spassflügel!

**Einziges DHV 1 - Gerät mit Doppelsegel
 nur 23 kg und Teleskopsystem 5.50/3.30m**

Vertrieb BRD: Peter Fischer, zum Weierdamm 14A
 D-54314 Zerf +49 171 4418434
p.fischer.zerf@t-online.de

Vertrieb Österreich: Skypoint GmbH, Gewerbestr. 3A
 A-6274 Aschau +43 660 5155747 info@skypoint.at

Hersteller: Delta-Flugschule CONDOR, Boden1, CH-8825 Hütten +41 79 654 16 77 condor.d@uudial.ch



DC Hohenneuffen

Jahresfeier des Drachenfliegerclubs Hohenneuffen

Einmal im Jahr treffen sich die Drachen- und Gleitschirmflieger unter der Burg Hohenneuffen – nicht zum Fliegen, nein, nur zum Feiern. Viele Flieger der ersten Stunde, immerhin sind 11 Mitglieder schon länger als 40 Jahre im Verein, betraten suchenden Blickes die festlich geschmückte Halle: Wen kenne ich noch? Umso lauter und fröhlicher dann das Wiedererkennen, umso ausschweifender die Geschichten von den Anfängen der Fliegerei an der Schwäbischen Alb. Zwischendurch ließ der Vorsitzende Martin Heber das Vereinsjahr kurz Revue passieren; sein Stellvertreter, Rolf Steinmeier, berichtete von den Erfolgen der Wettkampfpiloten und der Nachwuchsförderung und Jörg Nuber gab einen Einblick in den Alltag bei nationalen und internationalen Meisterschaften. Fazit: Unsere Piloten machen weltweit „sempre una bella figura“. Nachdem Martin Heber an die zahllosen Verdienste erinnerte, die sich Josef Stellbauer, der im Frühjahr tödlich verunglückte, in 45 Jahren Zugehörigkeit zum Verein erworben hat, gedachten die Anwesenden in nachdenklicher Stille ihrem Vereinskameraden.

Drei-König-Fliegen

Tradition ist, wenn der Drachenfliegerverein Hohenneuffen zum Drei-König-Fliegen lädt und Petrus das Startfenster nicht öffnet. Ausnahmsweise fegte kein Schneesturm übers Albvorland, kein Regen machte die Fluggeräte untauglich zum Abheben. Blauer Himmel wölbte sich über die Schwäbische Alb, die Sonne beleuchtete die „Blauen Berge“ - nur der Südwind fiel den zahlreich versammelten Piloten in den Rücken. An Fliegen war nicht zu denken. Also wieder einmal: The same procedure as every year...

Ohne Drachen und Gleitschirm scharten sich so Mitglieder und Freunde um die Bottiche mit Glühwein, wie jedes Jahr vom alten Vorstand Paul Rau persönlich angesetzt und ausgeschenkt und um den Würstlekeessel, der vom aktuellen Vorstand Martin Heber mit Saitenwürstle vom Albschwein immer wieder gefüllt wurde. Ein großes Lob erfuhren die Tandemflieger, die zahlreichen kleinen Patienten des Olgäle, dem Kinderkrankenhaus in Stuttgart, Tandemflüge zu Weihnachten geschenkt hatten.

Dieter Rebstock

www.dc-hohenneuffen.de





Von links: Christoph Wankmüller (Öffentlichkeitsarbeit), Hermann Brodbeck (Ehrenmitglied), Jürgen Brotz (Ehrenmitglied), Sven Beutinger (1. Vorstand HGC)

HGC Einkorn

40 Jahre HGC Einkorn

Zur Jubiläumsfeier des Haller Drachenfliegervereins kamen 75 Mitglieder und Angehörige in die Rudolf-Then-Halle nach Michelbach. Die Drachenflieger feierten ihr 40-jähriges Bestehen und Vorstand Sven Beutinger ehrte die Jubilare, die dem Verein seit 30 Jahren oder länger die Treue halten. Highlights der Veranstaltung waren neben verschiedenen Filmen zum Drachenfliegen am Einkorn und in den Alpen digitalisierte Super-8 Filmaufnahmen aus den Anfängen der Drachenfliegerei in den siebziger Jahren. Zu sehen waren auch die ersten Hüpfer mit Geräten aus Bambusrohr und Plastikfolie und mit dem vom Bibersfelder Flugzeugbauer und Gründungsmitglied Roman Weller in seiner Jugend nachgebauten Lilienthal-Gleiter.

Von den anwesenden Mitgliedern der ersten Stunde des HGC Einkorn (Ewald Scheiber, Roman Weller, Wolfgang Lang, Rainer Rössler, Konrad Bräuning, Jürgen Brotz und Hermann Brodbeck) wurden zwei Jubilaren die Ehrenmitgliedschaft übertragen: Jürgen Brotz aus Obersontheim wurde für sein 12-jähriges Engagement in der Vorstandschaft des Vereins (6 Jahre davon als erster Vorstand) geehrt. Hermann Brodbeck aus Michelbach, der nicht nur im Wettkampfsport aktiv war (er flog bereits in den 80-iger Jahren bei den deutschen Meisterschaften mit), sondern sich auch jahrzehntelang als Fluglehrer für die Ausbildung neuer Piloten und Fluglehrer des Hängegleiterclubs einsetzte, wurde ebenfalls zum Ehrenmitglied des Drachenflugvereins ernannt.

Christoph Wankmüller
www.hgc-einkorn.de



Para-Air Vereinsmeister 2019: v. l. Engelbert Kohler, Markus Schmidt, Sportvorstand Bernhard Tochtermann, Robert Haugg, Thomas D'ettorre, Auswerter Thomas Ullmann

Para-Air Augsburg West

Erfolgreiches Jahr

Auf ein sehr erfolgreiches Vereinsjahr 2019 blickte Vorstand Engelbert Kohler bei der Jahresschlussveranstaltung zurück. Von den lehrreichen Vorträgen an den Clubabenden und gemeinsamen Ausfahrten profitierten alle Mitglieder. Über eine Windschleppschulung im Vereinsgelände wurden neue Windenflieger gewonnen. Der Verein wuchs inzwischen auf 135 Mitglieder aus dem Großraum Augsburg mit Sitz und Fluggelände in Horgau-Auerbach an. Im Oktober 2019 richtete Para-Air Augsburg die DHV-Regionalversammlung aus. Mit einer guten Organisation, einer toll dekorierten Halle, guter Verpflegung, einer Ausstellung von historischen Drachen von Vereinsmitglied Willi Hagenbusch und Gleitschirmen aus den Anfangsjahren unseres Sports hat sich der Verein überregional sehr gut präsentiert. Herzlichen Dank an alle Helfer im Verein und an den DHV. Sportlich lief es hervorragend. So erreichte der Verein nach dem Aufstieg 2018 in der 1. Bundesliga 2019 den 9. Platz. Robert Haugg wurde Sechster bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, Andreas Friesinger Neunter bei den Newcomern und Anton Schimpfle war mit geflogenen 163 geflogenen Stunden als Vizemeister im DHV Fun Cup auf dem Siegerpodest. Para-Air Vereinsmeister wurde der Horgauer Robert Haugg vor Thomas D'ettorre aus Augsburg und Markus Schmidt aus Donauwörth. Die XC-Wertung ging an Robert Haugg, die Windenwertung an Thomas D'ettorre und die Windenfahrerwertung gewann Engelbert Kohler. Ein filmischer Rückblick von Andi Friesinger/Bernhard Tochtermann und Ausführungen des Sicherheitsreferenten Markus Schmid rundeten den Abend ab.

Engelbert Kohler
www.paraairaugsbuurg.de

MoselGliders.de OnTour

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

FLY Tiroi

Flugschule Westendorf

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

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

Cabo de Gata -Andalusien

Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

FlyTeneriffa

by Darina and Andy

Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa

ganzjährig - individuell - kompetent

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

www.FlyTeneriffa.de

Gleitschirmreisen

BLUE SKY FLIEGEN MIT FREUNDEN

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

PARAGLIDING & ADVENTURE

www.paragliding-adventure.com

SLOVENIA

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

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

Performance Center HOTSPORT.de Frankfurt Ronneburg

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

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

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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



Hängegleiter Club Regio Blauen

Dankeschönfliegen des HCRB an die Bergretter

Zum Glück müssen Gleitschirm- und Drachenflieger nur selten von Bäumen heruntergeholt werden. Und wenn das notwendig wird, gibt es die Spezialisten dafür, in unserem Fall die Bergwacht-Sulzburg und die Höhensicherungsgruppe Müllheim. Die sind am Hochblauen in 2019 dreimal zur Baumrettung angerückt. Als kleines Dankeschön organisierte Lorenz Dycke vom HCRB einen „Dankeschönflugtag“ am Hochblauen bei dem 25 zufriedene und begeisterte Retter kostenlose Tandemflüge gemacht haben. Zum Abschluss gab es noch nette Gespräche und leckere Würstchen am Landeplatz. Vielen Dank an die Tandempiloten Lorenz Dycke, Ralf Wohlrab, Fabian Lamm, Patrick Kipfmüller und Roland Traute.

Dietrich Wallenfels
www.hcrb.de

ANZEIGE

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



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



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



Gleitschirmflieger Lindenfels

Gelungener Flugtag

30.12.2019, das Jahr ist gleich rum und wir in Lindenfels im Odenwald haben zum Jahreswechsel noch einen letzten schönen Wintertag geschenkt bekommen. Via Rundmail hat unser Vorstandsmitglied Fritz einen Tag vorher Flugbetrieb angekündigt. Schnell sind die ersten Flieger in unserem neuen Vereinsbus auf dem Weg zum Steinbruchstartplatz über der Stadt Lindenfels. Am Startplatz angekommen, wow was ein Ausblick! Eine Inversionsschicht liegt über den Tälern, oben blauer Himmel, der Startplatz trocken, die Sonne wärmt im Gesicht. Sicher, Thermik, lange Flüge oder Soaring kann man heute nicht erwarten, aber einen letzten kurzen Abgleiter bei diesem Traumwetter, besser kann das Fliegerjahr nicht auslaufen. Schnell sind die ersten Flieger abflugbereit und heben über dem Steinbruch ab in Richtung Tal. Die Winterluft ist heute ruhig und dicht, trägt sehr gut, die Aussicht auf die Landschaft unter mir und die sonnenbeschiedenen Odenwälder Hügel in der nun tief stehenden Sonne unglaublich schön. Im Gleitflug zur Lindenfels Burg, übers Tal und dann zum Landeplatz. Wir verabschieden uns noch alle für dieses Jahr und fahren alle glücklich nach Hause, schon mit Vorfreude auf das Jahr 2020. Für den 1. Januar ist Ostwind angekündigt, perfekt um das neue Jahr mit einem Neujahrsflug zu begrüßen in unserem Nachbargelände des ersten Odenwälder Drachen Clubs, bestimmt wieder bei tollem Winterwetter.

Ludwig Kupec
www.gleitschirmflieger-lindenfels.de

GLEITSCHIRM DIREKT

by **Papillon**[®]
Paragliding

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!



**Wir sind täglich für dich da!
Montag bis Sonntag, 9-17 Uhr**

Bei **GLEITSCHIRM DIREKT** bekommst du alles für den Flugsport – vom Schraubschäkel bis zum Gleitschirm-Komplettset.

GLEITSCHIRM DIREKT bietet dir:

✓ **Beste Beratung**
Vereinbare am besten einen Termin mit einem unserer Shop-Mitarbeiter unter
Tel. +49 (0) 6654 / 91 90 55

✓ **Größte Auswahl**
Auf rund 1000m² erwartet dich im Fliegershop auf der Wasserkuppe die größte Auswahl in Europa.

✓ **Beste Preise**
Unsere Bestpreisgarantie gilt für unser komplettes Neuwaren-Sortiment!

Onlineshop
Unter **GLEITSCHIRM-DIREKT.DE** findest du ausführliche Produktinformationen zu allen Artikeln unseres Sortiments – auf Deutsch und Englisch.

Mitten in Deutschland und mitten im Fluggebiet

Da **GLEITSCHIRM DIREKT** mitten im Fluggebiet liegt, kannst du deine neue Ausrüstung direkt einfliegen.



Dein GLEITSCHIRM DIREKT Team berät dich gerne!

See you UP in the sky!



Der Klimawandel und Entwicklung für Streckenflieger

Die Anzahl der Sonnentage ist gestiegen. Doch der Anspruch der Flugbedingungen auch. Eine Analyse

TEXT UND GRAFIKEN: VOLKER SCHWANIZ

Der Klimawandel ist inzwischen täglich in den Medien präsent und leider wird dabei zugunsten von eindringlichen Bildern häufig Wetter oder Witterung als Klima verkauft. Dass das Klima ein schwer zu fassendes Geschehen ist, soll hier erläutert werden. Dabei ist zwischen Wetter, Witterung und Klima zu unterscheiden, um zu wissen, welche Aussagen man aus welchen Beobachtungen ziehen kann.

Wetter ist immer der gemessene Zustand der Atmosphäre zu einem bestimmten Zeitpunkt.

Beispiel: Gestern Mittag waren es 60 % Luftfeuchte, mit 5/8 Cu, bei 20° C, 1020 hPa Bodendruck und Nordwind mit 10 Kt. Als Witterung bezeichnet man den groben, durchschnittlichen Charakter des Wetterablaufs über mehrere Tage, Wochen oder Jahreszeiten. Beispiel: In Süddeutschland war

das Wochenende überwiegend regnerisch. Klima ist immer der mittlere Zustand der Atmosphäre über einen langen Zeitraum. In der Meteorologie sollte der Zeitraum dabei mindestens 30 Jahre lang sein, bis hin zu Jahrhunderten und Jahrtausenden. In diesen langen Zeitreihen sind natürlich auch immer extreme Wetterereignisse enthalten, die durch die Mittelwertbildung in den Klimakurven aber kaum zutage treten, als einzelne Ereignisse verschwimmen sie. Besonders auf diesen Punkt wird in den Medien kaum hingewiesen und unterschwellig der Glaube bestärkt, dass der gemittelte Klimawert früher das Normal-Wetter war und erst durch den Klimawandel die Extremwetter auftreten. Ob und in welche Richtung sich das Klima verändert, zeigen die langjährigen Klima-Mittelwerte gut. Sie zeigen nicht, ob ein Gewitter, ein Sturm oder ein anderes Extremwetter ohne den Klimawandel nicht aufgetreten wäre.

Um das noch zu verdeutlichen, hier ein Bild der Nord-Hemisphäre (Blick senkrecht auf den Nordpol) vom September 2019: Es zeigt die durchschnittliche Luftmassentemperatur der Nordhemisphäre: Mit der grünen polaren Kaltluft, der heißen äquatornahen Luft und (entlang des Übergangs von grün zu gelb) den Verlauf der wetterlenkenden Strömung (des Jetstreams).

Wie ersichtlich verläuft der Jetstream zeitweise in sehr ungleichmäßigen Verschlingungen, sich aufwölbenden Rücken, Austrognungen und Cut-offs etc. Und je nach Herkunft und Zugweg der herangeführten Luftmassen können uns - in ein und derselben Jahreszeit - gänzlich unterschiedliche Witterungen erwarten.

Beispiel: Bibbersommer, Hitzesommer, Sintflutsummer, Dürresommer, Achterbahnsommer (heiß/kalt), schwüle Gewittersommer. Das sind aber alles Erscheinun-



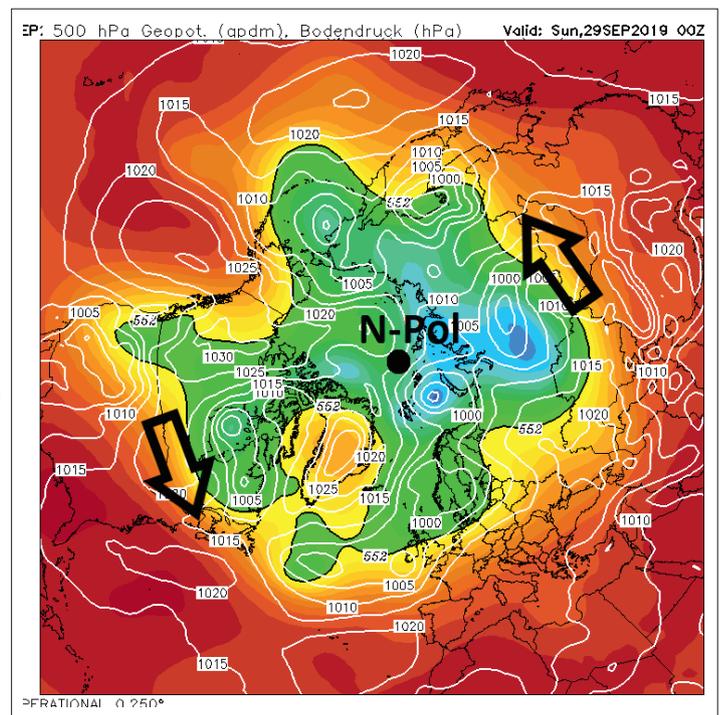
SHUTTERSTOCK

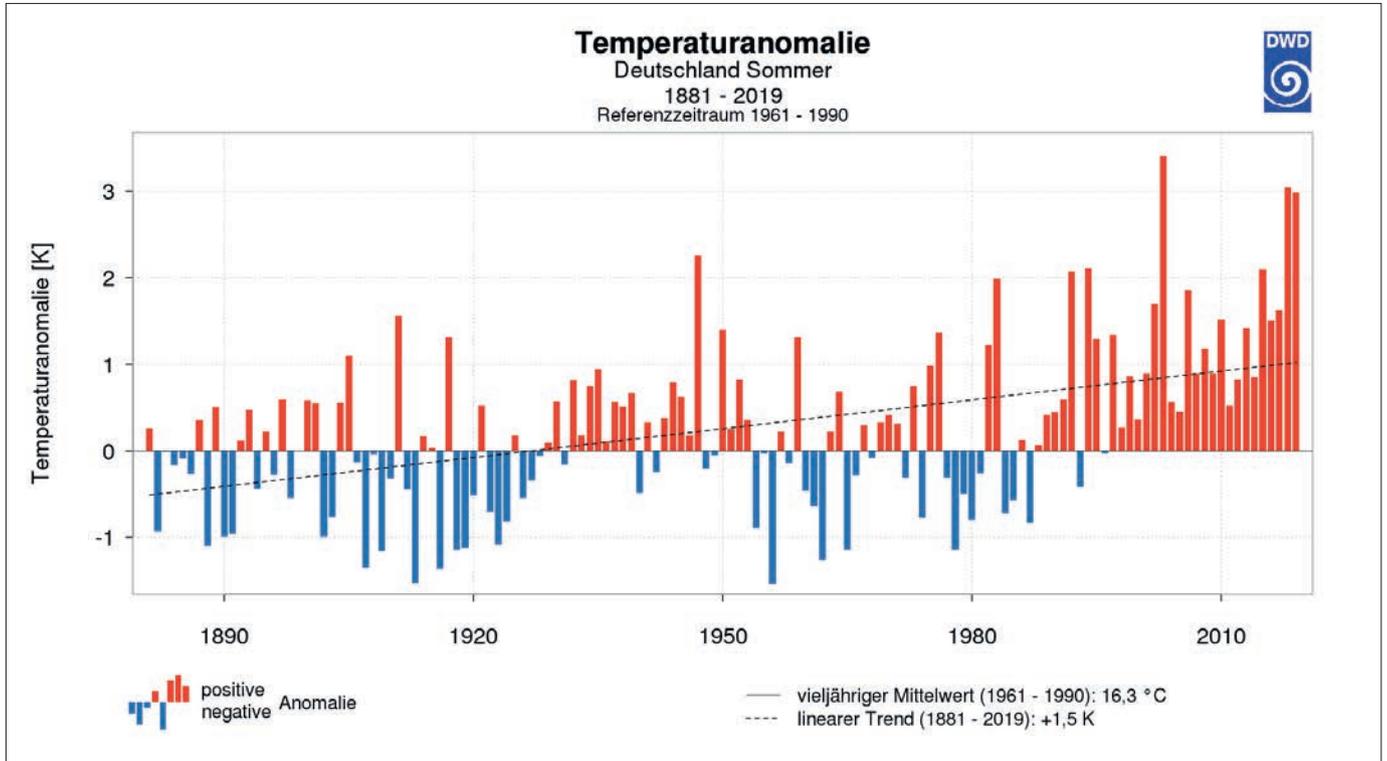
gen im Rahmen des normal Möglichen und der Einzelfall kein Klima. Und das auch noch, wenn mal einige schlechte Jahreszeiten oder gar Jahre in Folge auftreten, die nicht mit dem übergeordneten Klimatrend konform gehen. Zu Klima wird die ganze Breite an unseren Witterungen erst, wenn man lange Zeitreihen betrachtet, die alle möglichen Wetterkonstellation einschließen und somit Trendaussagen zulassen.

Betrachten wir das Sommerklima in Deutschland der vergangenen 130 Jahre, ist die markante Erwärmung auffällig. Einhergehend mit der Erwärmung nahm auch die Anzahl der Sommertage in Deutschland deutlich zu.

Auf den ersten Blick erscheint das sehr positiv für die Thermikfliegerei und man könnte die Thermikflieger als Gewinner des Klimawandels sehen. Auch wenn wir gefühlt oft ein anderes Empfinden haben, sind

→ Die wetterlenkende Strömung bringt eine große Bandbreite an Witterungen hervor





↑ Die langjährigen Messreihen für Deutschland belegen, dass vor allem die Sommer in den letzten 30 Jahren deutlich wärmer und auch sonniger geworden sind.

die Sommer in den letzten 30 Jahren doch deutlich besser geworden. Der Haken dabei ist aber, dass die Erhaltungsneigung der Wetterlagen dabei auch deutlich gestiegen ist, dass somit die jeweilige Witterung länger/intensiver auftritt und damit problematischer wird.

Bei Tiefdrucklagen fallen damit vermehrt heftige Schauer und weniger sanfter Landregen. Zudem sieht man eine Häufung von Gewittern und Starkwindtagen. Hochdrucklagen bringen zunehmend heiße Temperaturen und oft eine ausgeprägte Trockenheit mit sich. Wie der Rekordsommer 2018 gezeigt hat, sind damit inzwischen brasilianische Thermikbedingungen mit sehr starker, sehr hoher Thermik, gefährlich starken Thermikböen und häufigen Dust-Devils in Deutschland großräumig und nicht mehr nur vereinzelt möglich. Alles in allem sind die Bedingungen mit der Erwärmung in den letzten Jahren deutlich anspruchsvoller geworden – zumindest in Phasen.

Unter den Faktoren, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel das Flugwetter

haben anspruchsvoller werden lassen, möchte ich die Dust-Devils etwas hervorheben. Auch wenn Dust-Devils keine komplett neue Wettererscheinung sind, ist mit ihrem deutlich vermehrten Auftreten in Deutschland auch ihr Gefahrenpotential für Flieger erheblich gestiegen.

Um die enorme Gewalt der Dust-Devils zu verstehen, sollte man einen Blick auf das Video: „Wolken, Wind und Thermik. Lehrfilm des DHV“ (ab Min. 45) werfen – DHV-Youtube Kanal (DHVinfo) unter Playlists: DHV Lehrvideos Archiv

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

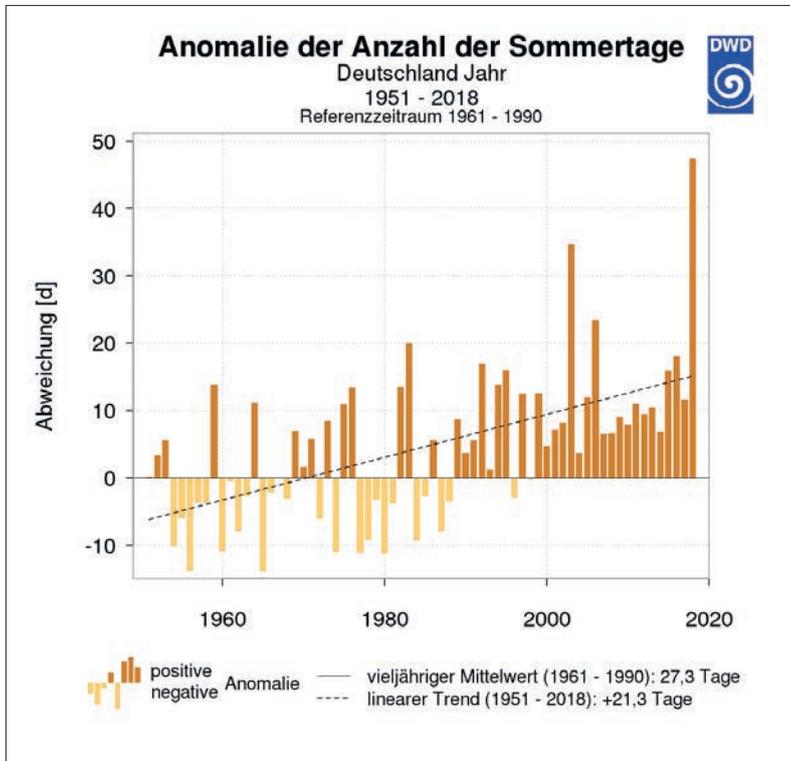


In den letzten 2 Jahren gab es in Deutschland durch Dust-Devils 3 tödliche Unfälle von Gleitschirmfliegern - und alle 3 wurden am Boden erfasst! Das zeigt, dass die Gefahr am Boden nicht selten noch größer ist als in der Luft – zumindest, wenn man am Fluggerät eingehängt ist.

Da auch Dust-Devils unter die Rubrik der thermischen Turbulenzen fallen, ist leider keine exakte Vorhersage der einzelnen Ereignisse möglich. Man kann nur die begünstigenden Randbedingungen erkennen und damit sensibilisiert sein:

- stechend starker Sonnenschein während der Thermikhochsaison
- trockener, dürerer Boden
- starke Ablösungen
- stark wechselnde Windbedingungen am Boden
- oft leichte Leesituationen
- Beobachtung der Vortage (Dust-Devils)

Wichtig: Trotz ihrer enormen inneren Drehgeschwindigkeit verlagern sich Dust-Devils meist nicht sonderlich schnell (max. mit der Geschwindigkeit des Bodenwin-



← Bei der Anzahl an Sommertagen, ist in den letzten ca. 30 Jahren ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Dies zeigt auf, dass der Klimawandel für den Flugsport durchaus auch positive Effekte gebracht hat.

des). Und bei konsequentem Reagieren auf die ersten Anzeichen, z.B. sich eindrehende Wind-Strukturen im Laub/Staub oder starkes Rauschen einer starken Ablösung, kann oft Schlimmeres verhindert werden.

Verinnerlicht werden muss, dass die Gefahr am Boden auf keinen Fall unterschätzt werden darf und dass auf die ersten Ansätze sofort und energisch reagiert werden muss:

- laut auf die Gefahr aufmerksam machen
- sofort aushängen
- anderen Piloten sofort Hilfestellung geben
- sich auf den Schirm werfen und darin einrollen
- nicht in die Leinen greifen (Einschneiden, Verbrennungen, wenn die Kappe Luft fasst)
- generell nicht länger als unbedingt nötig eingehängt rumstehen
- in stark gefährdeten Gebieten sollten aufgebaute Drachen mittels eines Bodenhakens an der Hauptaufhängung gesichert werden.

Bei allem Focus auf Wetter und Klima darf man nicht unterschlagen, dass sich auch die Piloten und die Geräte verändert haben. Die real genutzten und oft auch von den Streckenfliegern gesuchten Bedingungen sind deutlich anspruchsvoller geworden. Der XC-Ehrgeiz und der Zug in die thermikstärksten/punktträchtigsten Gebiete sind nicht zu verachtende Einflüsse, die das Fliegen anspruchsvoller gemacht haben.

Wie wird die nächste Saison?

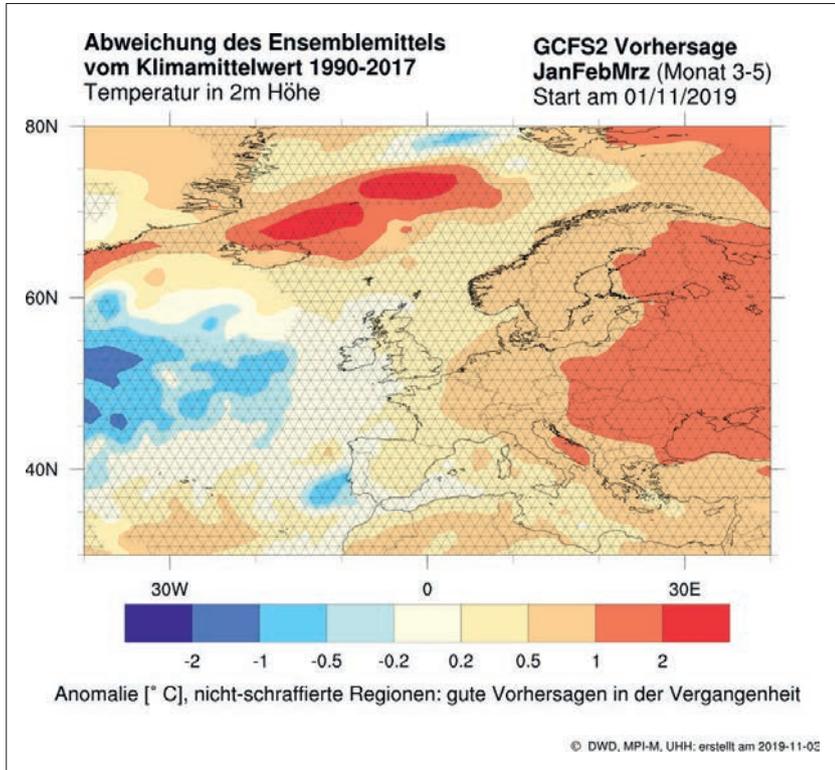
Eine immer wieder gestellte Frage zum Saisonende ist: Wie wird die nächste Saison oder wann sind die guten Tage zu erwarten? Wie schon aufgezeigt wurde, hilft uns der aus der Vergangenheit abgeleitete Klimatrend nicht weiter, um für ein spezielles Jahr oder eine Jahreszeit belastbare Voraussagen zu treffen. Einen anderen Ansatz, dem Wetter in die Karten zu schauen, verfolgen die Jahreszeitevorschagen der großen Wetterdienste (NOAA, EZMRE, DWD). Diese stützen sich zu großen Teilen auf die zyklischen Wassertemperaturen des tropischen Pazifiks (El Nino, La Nina) und die Eisbedeckung der Pole. Über die Bereiche mit erniedrigter, bzw. erhöhter Temperatur wird

versucht vorherzusagen, wo ein Monat oder eine ganze Jahreszeit GEMITTELT wärmer, kälter, feuchter wird als im langjährigen Mittelwert. Von einem fliegerisch verwertbaren Witterungsrahmen sind diese Vorhersagen aber leider Lichtjahre entfernt, selbst wenn sie mal zutreffen.

Wir müssen weiterhin abwarten, bis die Prognosen greifen, was meist im Bereich von 3-5 Tagen der Fall ist. Im Bereich 5-10 Tage lassen sich manchmal grobe Wettertrends (Mäander des Jetstreams mit Rücken oder Trögen) abschätzen, wenn großräumige Druckgebiete heranziehen. Für die Streckenflieger, die detailgenaue Prognosen benötigen und diese aus den Thermikprogrammen ziehen, beginnt der belastbare Prognosebereich eher bei 3 Tagen, bei Grenzwetterlagen regional kürzer. Die unerwarteten Hammertage aus dem Nichts sind inzwischen äußerst selten geworden.

Die Hauptakteure bei den Thermikprogrammen sind Toptask im PC_met (=Alptherm), Meteo-Parapente und TopMeteo.

Diese Programme lassen nicht nur die mögliche Flugdistanz erkennen, vor allem zeigen sie gut die Thermikhöhe bzw. Ther-



← Jahreszeitenprognose des DWD für Januar bis März 2020

mikstärke und die Höhenwindsituation. Diese Faktoren sind im Zusammenspiel die Hauptauslöser für anspruchsvolle Bedingungen:

Je labiler die Schichtung desto stärker die Thermik und desto weniger Höhenwind reicht aus, um anspruchsvolle Bedingungen zu liefern. Je stabiler die Schichtung, desto schwächer die Thermik und desto mehr Höhenwind verträgt der Tag ohne gleich problematisch zu werden.

Unter den Thermikprogrammen hat Top-Task im PC_met (vom DWD) etwas die Nase vorn. Es ist etwas feiner aufgelöst und hat eine sehr gute Darstellung der wichtigsten Eckpunkte wie Thermikstärke, Höhenwind, Basishöhe, Bedeckung, Inversionsschichten. Durch die vielfältigen Einstellmöglichkeiten (Stichworte: Pilotenqualität, Polare, Flächenbelastung uvm.) lässt sich das Programm gut auf die Bedürfnisse von Drachen-/Gleitschirmfliegern einstellen und eine sehr informative Tageseinschätzung generieren.

Die Steigwerte der Thermik werden als Mittelwerte für ein Standardklasse Segelflugzeug angezeigt, die Werte können für Gleitschirme in den Thermikspitzen ver-

doppelt werden. Weniger gut sind Föhnlagen zu erkennen, die Windwerte liegen in den Föhntälern massiv zu niedrig.

Meteo-Parapente hat zumindest beim Klick auf die notorischen Föhnschneisen die Nase vorn (Tipp zur Beurteilung von Föhnlagen). Und es glänzt auch mit einer sehr intuitiven Darstellung von Thermikhöhe und Höhenwind. Details wie Thermikstärke muss man extra anklicken und Inversionsschichten müssen sogar über die Temp-Darstellung abgeleitet werden.

Top-Meteo arbeitet mit dem gleichen Grund-Modell wie Meteo-Parapente, hat aber mehr Einzelheiten gelistet. Diese sind in ihrer Darstellung deutlich weniger intuitiv als TopTask oder Meteo-Parapente, nach etwas Einarbeitung sollte das aber kein Problem mehr darstellen.

Trotz oder eigentlich wegen ihrer Punktgenauigkeit darf auch bei den Thermikprogrammen die großräumige Lage nicht aus dem Blick verloren werden, da z.B. nahe Fronten und allgemein nahe Wettergrenzen nicht selten unzureichend zur Geltung kommen, obwohl sie schon wetterwirksam ausgreifen können.

Da wir mit diesen Programmen und auch über den DHV-Wetterbericht schon recht

gute Infos zu den guten Streckenflugtagen haben, wird es schon schwierig, noch weitere Feinheiten aus den Vorhersagen heraus zu kitzeln. Trotzdem hier noch einige Tipps für spezielle Lagen:

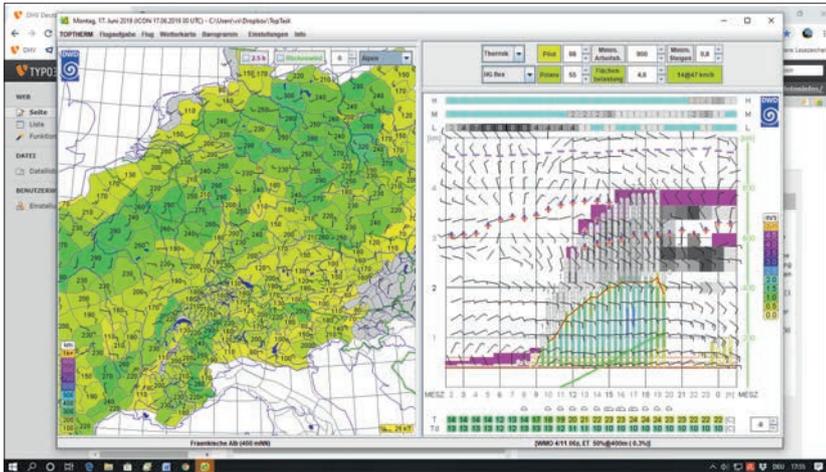
MOS-Diagramme für spezielle Lagen

Als Flieger bereiten einige Lagen immer wieder Kopfzerbrechen, da sie mitunter gutes Streckenpotential aufweisen, jedoch durch Wind-/Föhnprobleme problematisch werden können. Ein wichtiger Puzzestein in der Tagesabschätzung sind die Windwerte (Böenwerte) von ausgesuchten Stationen, wie Patscherkofel, Hohenpeißenberg und Sonnblick und natürlich auch die Vorhersagewerte dieser besonderen Stationen.

Mit dem MOS-Verfahren (Model Output Statistics) werden die Vorhersageergebnisse der normalen Wettermodelle mit vorher gewonnenen örtlichen Messwert-Reihen verändert/angepasst, womit eine erheblich genauere Prognose für den einzelnen Standort erzeugt wird.

Erfreulicherweise funktioniert das MOS-Verfahren auch für einige der fliegerisch besonders relevanten Stationen sehr gut.

Neben den hier vorgestellten Stationen



↑ TopTask vom DWD (Pc_met)

gibt es noch viele weitere, dabei ist aber unbedingt zu beachten, dass jeder verwendete MOS-Prognosepunkt vorher ausgiebig auf seine Aussagekraft hin überprüft wird. Denn so gut das MOS-Verfahren für einzelne Orte funktioniert, so unterschiedlich ideal gelegen sind die Standorte und damit auch deren Aussagekraft.

Hier einige MOS-Punkte, die gute Ergebnisse liefern und bei speziellen Wetterlagen die Flugwettereinschätzung noch verfeinern können:

Prognosepunkt Patscherkofel

Die Messwerte des Patscherkofel sind für den Raum Tirol und große Teile des Nordalpenrandes eine gute Referenz für Süd- oder süd- föhneffekte. Seine Windwerte schlagen selbst bei leicht föhningen Lagen deutlich nach oben hin aus und auch in der Vorhersage erreicht die MOS-Prognose von Meteomedia eine ähnliche Aussagekraft.

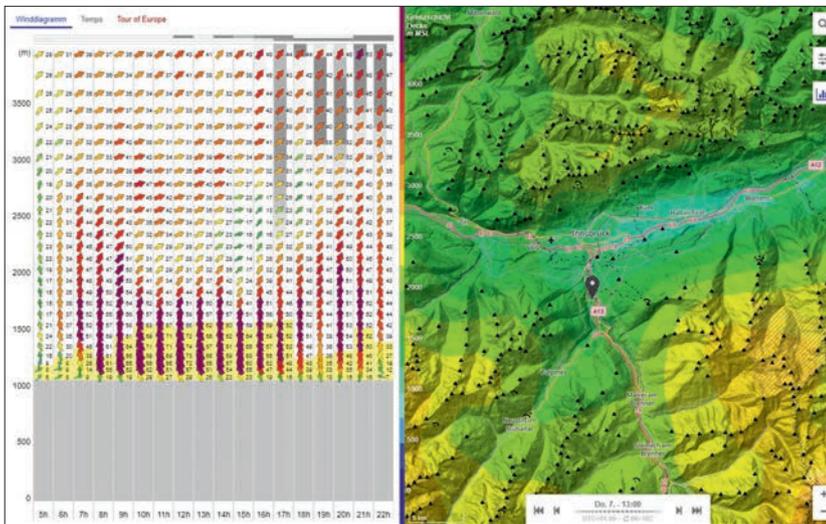
<http://wetterstationen.meteomedia.at/>
 → Station: Patscherkofel → 4-Tages-Prognose (rot)

Hinweis zu Föhn/föhnig: Föhnige Strömungen sind immer mit Vorsicht anzugehen und nicht immer bis ins Detail vorher sagbar. Der örtliche Faktor ist ebenso immer ein wichtiger Baustein, also wie sich die Situation vor Ort einstellt und vor allem auch die örtliche Erfahrung, wie sich ein anbahnender Föhneinbruch im Ansatz bemerkbar macht, welche Beobachtungen, relevanten Messwerte und Wetterkarten zu nutzen sind, um ein möglichst umfassendes Bild zu bekommen.

Prognosepunkt Hohenpeißenberg (bei Schongau)

Die Messwerte und auch die MOS-Prognosen von Meteomedia für den Hohenpeißenberg geben einen guten Einblick in die Windsituation am Nordalpenrand. Dabei sind die Messwerte und die MOS-Prognosen besonders bei heranziehenden Starkwindfeldern (auch Druckwellen!) und kräftigen Ostlagen (Leitplankeneffekt) nützlich.

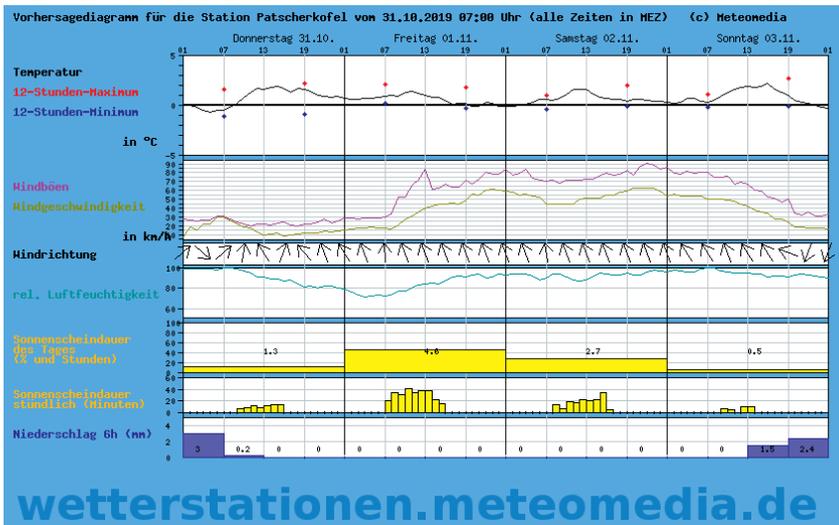
<http://wetterstationen.meteomedia.de/>
 → Station: Hohenpeißenberg → 4-Tages-Prognose (rot)



↑ Meteo-Parapente

Erläuterungen																		
Neustadt-Glewe — So, 12.05.13 — 0 - 0 m. Bezug 0 m — 03:20 — 19:00																		
UTC	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Einstrahlung [W/m²]	10	110	370	630	760	780	850	850	760	630	430	210	80	50				
Hohe Wolken																		
Mittelhohe Wolken																		
Ausbreitungstendenz																		
Cumulus-Bedeckungsgrad	6/8			4/8	4/8	2/8	1/8	1/8	1/8	2/8	5/8	5/8						
Cumulus-Tops [m MSL]		1.900	2.500		1.200	1.800	7.000	7.200	7.300	7.400	1.400	1.100						
Arbeitshöhe [m MSL]		800	1.000	1.000	1.200	1.300	1.300	1.400	1.200	900								
Thermik [m/s]				0,8	1,2	1,3	1,5	1,5	1,4	1,2	0,6							
PFD (Gleitsch.) [km]							7	8	8	5								
PFD (Drachen) [km]																		
Thermikabstand [km]				3	4	18	18	18	18	4								
Wetterscheinung	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀	☀☀
Niederschlag [mm/h]			0,3	0,1				0,5	0,8	0,5	0,4	0,3						
Wind 2.600m MSL [km/h]	215/145	220/145	225/135	225/129	225/127	225/128	225/130	225/132	225/135	230/138	235/138	240/139	250/136	260/134	270/135	280/138	280/136	285/133
Wind 2.000m MSL [km/h]	215/137	225/139	235/132	245/129	245/129	240/130	240/129	240/132	240/134	240/136	240/137	240/138	250/136	265/137	275/138	275/140	280/139	
Wind 1.500m MSL [km/h]	225/137	235/138	245/133	255/131	250/131	255/131	250/129	245/128	245/129	240/131	240/133	240/135	240/135	250/139	265/138	275/140	275/143	275/143
Wind 1.000m GND [km/h]	235/138	245/138	255/135	260/131	260/130	260/131	245/126	245/127	245/129	240/131	240/133	240/136	245/138	250/139	265/144	270/143	280/144	275/145
Wind 500m GND [km/h]	235/136	230/137	235/135	250/133	260/129	250/128	245/126	245/127	245/129	240/131	240/133	245/136	245/139	250/141	250/139	260/144	265/139	270/137
Wind 10m GND [km/h]	215/117	220/119	225/118	235/115	245/117	245/117	245/117	245/117	240/118	240/119	240/121	245/123	245/125	250/127	250/125	245/119	255/120	260/119
Böen 10m	35 km/h	35 km/h	34 km/h	31 km/h	33 km/h	34 km/h	34 km/h	35 km/h	38 km/h	39 km/h	41 km/h	43 km/h	45 km/h	46 km/h	37 km/h	42 km/h	38 km/h	39 km/h
Temperatur [1.500m MSL]	1°C	0°C	-1°C	-2°C	-2°C	-2°C	-3°C	-3°C	-2°C	-2°C	-2°C	-2°C	-2°C	-2°C	-1°C	-1°C	-1°C	-1°C
Temperatur [2m]	9,3°C	9,3°C	9,0°C	9,0°C	9,3°C	10,4°C	11,8°C	11,8°C	12,3°C	12,6°C	12,9°C	13,1°C	12,7°C	11,5°C	10,3°C	9,2°C	8,1°C	8,6°C
Taupunkt Temp. [2m]	7,4°C	6,4°C	6,5°C	6,9°C	6,3°C	5,2°C	4,3°C	5,5°C	5,6°C	5,5°C	5,3°C	5,0°C	4,9°C	5,3°C	5,7°C	6,2°C	6,2°C	6,3°C
Rel. Feuchte [2m]	88%	82%	84%	86%	81%	70%	61%	65%	64%	62%	60%	58%	59%	66%	73%	82%	88%	85%
UTC	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

↑ Top-Meteo



DER AUTOR

Volker Schwanitz - Gleitschirmflieger seit 1990, betreut die DHV-Wetterseite und schreibt die dortigen Wetterberichte. Für die DHV-Unfallberichte analysiert er die meteorologischen Einflüsse auf das Geschehen.

Prognosepunkt Sonnblick (3.100 mNN)

Die Messwerte des Sonnblicks (3.100 mNN) sind eine gute Referenz für die allgemeine Höhenwindsituation in Osttirol (Lienz, Greifenburg, etc.) und Kärnten. Auch hier erreicht die von Meteomedia MOS-Prognose sehr gute Genauigkeit und ist nicht nur bei Nordföhn oder nordföhnigen Lagen ein hilfreicher Puzzelstein bei der Windbeurteilung bzw. Höhenwindvorhersage dieser thermikstarken Region.

<http://wetterstationen.meteomedia.at/>
→ Station: Sonnblick → 4-Tages-Prognose (rot)

Auf der DHV-Wetterseite

Am einfachsten findet man die MOS-Diagramme für die vorgestellten Prognosepunkte auf der DHV-Wetter-Startseite, in der Rechtsbox unter den Überschriften Wind bzw. Föhnprognose und dort jeweils auf „(Progn.)“ der gewünschten Station klicken.

TIPP: Auch das Wettermodell des DWD bietet Punktprognosen bzw. Meteogramme für die vorgestellten Stationen an. Diese sind ähnlich aussagekräftig und bieten sogar eine über 8 Tage reichende Prognose. Erreichbar sind sie unter:

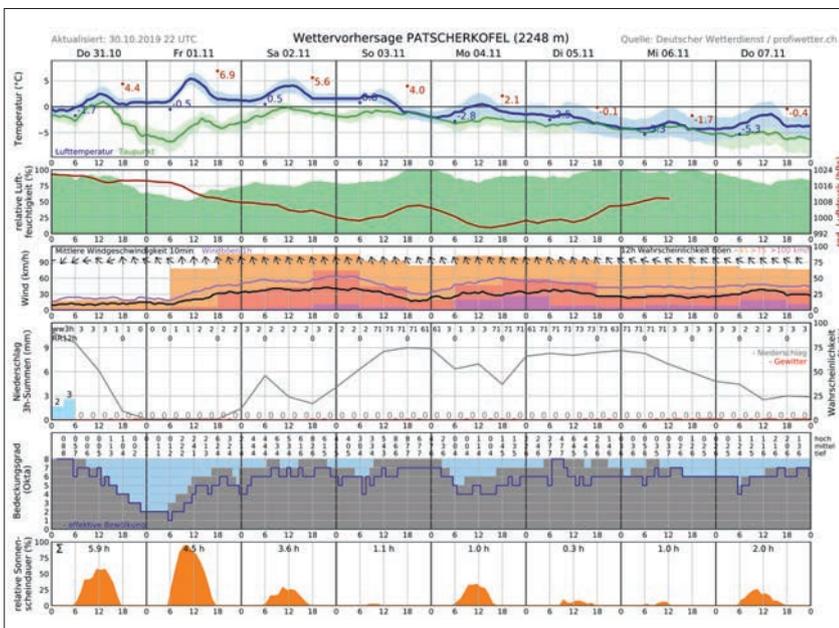
www.Profiwetter.ch

→ Auswahl über die Landkarte oder mittels folgender Links:

Hohenpeißenberg:
https://profiwetter.ch/mos_10962.png

Patscherkofel:
https://profiwetter.ch/mos_P0060.png

Sonnblick:
https://profiwetter.ch/mos_11146.png



↑ Meteogramm vom DWD

Hinweis: Der obere Rand der orange gekennzeichneten Bereiche für die Böen-Wahrscheinlichkeit trifft die in der Realität zu erwartenden Windspitzen recht gut.

ANZEIGE

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

KONTEST
GLEITSCHIRMSERVICE

für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana!



AONIC – Take your skills to »A« higher level

Dreileiner | Zellen: 49 | Streckung: 5,17 | Gewicht: 4,75 Kilo (Größe S) | EN/LTF A

Der High-A-Gleitschirm AONIC kombiniert Sicherheit aus der A-Klasse mit Performance aus der B-Klasse - und punktet außerdem mit einem minimalistischen Leinenkonzept. Das macht ihn ebenso zum idealen Erstschirm, wie auch interessant für Piloten, die ihr Können ganz bewusst innerhalb der A-Klasse weiter verfeinern wollen.

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

NOVA
Performance Paragliders



Drachenliga startet 2020 durch

Wetteifern mit Spaß, du kannst mit dabei sein!

TEXT: KONRAD LÜDERS (LIGACHEF)

Auch in der kommenden Flugsaison lädt die Drachenliga sportlich ambitionierte Piloten zum Streckenflugtraining ein. Wir sind bis zu 50 Piloten und treffen uns an verlängerten Wochenenden dort, wo es das beste Flugwetter gibt. Was den sportlichen Anspruch betrifft, gilt der Maßstab, dass die Liga die jungen Nachwuchspiloten an das internationale Niveau heranführen soll. In dieser Beziehung ist es vorteilhaft, dass es noch viele ältere und sehr erfahrene Piloten gibt, die sich für diese Art des gemeinschaftlichen Wettstreits begeistern.

Der sportliche Ehrgeiz ist bei ihnen etwas in den Hintergrund getreten, geblieben ist der Spaß, gemeinsam eine anspruchsvolle Aufgabe zu meistern und schöne Flüge zu erleben. Die Drachenliga ist so zu einer freundlichen Familie geworden, beste Voraussetzung zur Förderung des Nachwuchses. Neben den reinen Ligatreffen ist in der kommenden Saison wieder die Teilnahme an einem Fremd-

wettbewerben geplant – der international offenen Hessischen Landesmeisterschaft. So kann man Erfahrungen bei einem Wettbewerb mit größeren Teilnehmerzahlen sammeln und sich mit Toppiloten messen. Für die zukünftigen Kaderpiloten besteht dadurch die Möglichkeit, bereits Punkte für die internationale Rangliste zu sammeln, dem dann geltenden Kriterium für den Verbleib im Kader bzw. der Nationalmannschaft.

Wie im vergangenen Sommer wollen wir wieder eine ganze Woche in Südfrankreich trainieren. Möchtest Du gern Strecken über 100 km fliegen, gemeinsam mit deinen Freunden, lernen dabei schneller als 40 km/h im Schnitt zu sein, die unbändige Freude verspüren, nach einer schwierigen Aufgabe ins Ziel zu fliegen? Dann solltest du schnell nachschauen, ob noch ein Platz in der Liga frei ist. Komm zu uns und habe keinen Respekt vor den alten Hasen. Die kochen auch nur mit Wasser und verraten dir gern ihre Rezepte. ☞

Termin	Ort	Ersatztermin
10.04. - 13.04. (Ostern)	offen	
01.05. - 03.05.	offen	
21.05. - 24.05. (Himmelfahrt)	offen	Ersatztermin: 30.05. - 01.06. (Pfingsten)
17.06. - 21.06. (Hessische LM)	Greifenburg	
26.06. - 28.06. (nach HG-Challenge)	Greifenburg	
10.07. - 12.07.	offen	
26.07. - 01.08.	Laragne, Aspres	



Weitere Informationen zur Drachenliga, www.dhv.de



Feier und Siegerehrung in guter Stimmung im alten Gewölbe



Die Sieger der Sportklasse



Die Sieger der Performance Klasse

XC-CUP Fete mit Siegerehrung

Die Siegerehrung des XCCUPs 2019 fand im 800 Jahre alten Gewölbe des Deutscherherren Hofes in Zeltingen-Rachtig statt. Vielen Dank an alle Sponsoren, die mit wertvollen Preisen dieses Event unterstützten. Wie in jedem Jahr wurden die Strecken aus den Vorjahren verbessert. Weiteste freie Strecke schaffte Sven Nissen mit 214,9 km und das größte FAI Dreieck wurde mit 126,6 km auch von Sven erfliegen, der damit auch die Gesamtwertung gewann. Erstmals gab es eine Seniorenwertung ab 60+. Einen bemerkenswerten Tandemflug hat Timo Schumacher (22 J.) mit seiner Mutter gemacht. 96,65 km flogen beide über die Eifel.

Mehr als 750 Piloten freuen sich auch in 2020 auf neue Streckenrekorde und Spaß am Wettbewerb.

WERTUNG

Sieger XCCUP 2019

1. Sven Nissen 2.015 (351 km)
2. Armin Harich 1.857 (385 km)
3. Martin Pieper 1.612 (292 km)

Damenwertung

1. Christine Mai
2. Claudia Franken
3. Susanne Schönecker

Sportklasse

1. Armin Harich
2. Siegfried Bender
3. David Elmenhorst

C-Klasse

1. Sven Nissen
2. Ulrich Dajek
3. Alexander Seibert

Performance Klasse

1. Martin Pieper
2. Daniel Menet
3. Maik Reiss

Flexdrachen

1. Claudia Franken
2. Martin Fuchs
3. Sascha Nilius

Starre

1. Dirk Haeffner †
2. Georg Schumacher
3. Karl Maillinger

Sonderwertung

1. Andreas Malecki
2. Elmar Roth
3. Stephan Schöpe

Tandem

1. Timo Schumacher
2. Jens Preißing
3. Peter Jeskulke

Team

1. Skywalker 5.749 (1.343 km)
Armin Harich, Siegfried Bender, Sven Nissen, Wolfgang Freund, Thorsten Braun
2. Die ewigen Talente 5.087 (966 km)
Martin Pieper, Ulrich Dajek, Martin Gräbel, Martin Droste, Joachim Krick
3. Meandertalair 4.527 (1.008 km)
Daniel Menet, Timo Schumacher, Andre Weber, Wolf Löhr, Tom Hoffmann

Rheinland-Pfalz Pokal des Innenministers

1. Daniel Menet
2. Joachim Krick
3. Andre Weber

Seniorenwertung

1. Michael Winter
2. Clemens Roth-Profenius
3. Theo Schürholz

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

PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



Wolfgang Marxt

PARA - SERVICE

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

WOLFGANG MARXT

Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

→ free*spee3 Upgrade schont Ressourcen

Eine nachhaltige Idee der Erfinder des justierbaren Beschleunigers. Jedes alte free*spee-Modell kann auf free*spee3 upgegradet werden. Dabei wird die Gurtbandschlaufe gegen die neueste Variante, mit einem Nitinol-Draht – flexibel, aber formbeständig – verstärkt, ausgetauscht. Zum 11-jährigen Firmenjubiläum bietet free*spee das Upgrade beim Festival in Kössen kostenlos an.

Infos: www.free-spee.de/upgrade



↑ eVario Alles an Board!

Verwandle das iPhone in ein vollwertiges 9D-Variometer mit offline-fähiger Karte, Sprach/Flugassistent, Luftraumwarnung, live Höhenprofil, Neigungsanzeige/Einstellungswinkel, Split View. Melde OGN (Open Glider Network) deine Daten für Infos über annähernde Flugzeuge. Die neue iPhone Hardware erlaubt präzise Rückmeldungen, insbesondere im Thermikflug. GPS Tracks werden automatisch angelegt. Preis: 11,99 €

Infos: <https://itunes.apple.com/de/app/evario/id1243708983>

← UP Handschuh Vesuv

Angenehmes Tragegefühl auch bei kälteren Temperaturen. Durch die Kombination aus weichem Ziegenleder (wasserabweisend) und Stretchmaterial (wind- und wasserdicht) ist er robust und passt sich flexibel an. Touchscreen-kompatibel für das Bedienen von Fluginstrumenten in der Luft. Besonderes Feature: doppelter Finger-Touch, der sowohl Wischen als auch Tippen auf dem Display ermöglicht. Größen S-XL. Infos: www.up-paragliders.com



FLYMASTER

NEU

3G
SDseries



www.flymaster.de

Unterstützt durch
Flymaster



FLYMASTER sim



SCHAUFENSTER

INFORMATIONEN DER ANBIETER

→ Hike & Fly

Guide Berner Oberland

Der Guide von Roger Fischer beinhaltet 60 Vorschläge für Hike & Fly, Climb & Fly, Ski & Fly und Fly to Ski-Touren im ganzen Berner Oberland vom Oldenhorn (Les Diablerets) bis zum Sustenhorn, systematisch beschrieben und beurteilt nach Kriterien wie Zeitbedarf und Höhenunterschied des Aufstiegs, Schwierigkeitsgrad des Start- und Landeplatzes, Hangexposition etc.. Die Touren können dabei auf topographischen Karten nachgeschlagen werden. Außerdem enthalten sind informative Kapitel wie Tourenvorbereitung, Hike & Fly Praxistipps von Chrigel Maurer, Meteo (insbesondere über die lokalen Wetterphänomene in den verschiedenen Tälern des Berner Oberlandes) und Wildtierschutz. 416 Seiten, 271 Abbildungen und 189 Swisstopo-Kartenausschnitte mit 96 Start- und 38 Landeplätzen. Verkaufspreis: 58.- €
Infos: shop.dhv.de, www.freerideguide.ch



↑ XC TRACER

Aufs Maximum reduziert

Der neue XC TRACER Maxx enthält dieselbe sensible Variotechnologie wie die XAlps- und weltrekorderprobten Vorgängermodelle. Ein kompaktes Display-Gerät (120 g) mit nur einem Button, sein Akku hält 60 Stunden. Aufs Wesentliche reduzierte Screen-Darstellungen mit einfach ablesbaren Werten, intuitiv interpretierbar. Zudem das erste Display-Vario mit einer integrierten FLARM-Antenne.
Infos: www.xctracer.com

ANZEIGE

DEIN PARASHOP SERVICE

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





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

T. +43 864 2054321
www.parashop.at | stefan@parashop.at

www.dhv.de

IMPRESSUM

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: info@dhvmail.de

Kontakt:

Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99

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

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0

E-Mail: mitgliederservice@dhvmail.de

Ausbildung: 08022/9675-30,

E-Mail: ausbildung@dhvmail.de

Sport: 08022/9675-50,

Info-fon: 08022/9675-55,

E-Mail: sport@dhvmail.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10,

E-Mail: gelaende@dhvmail.de

DHV-Shop: 08022/9675-0,

E-Mail: shop@dhvmail.de

Technik: 08022/9675-40,

E-Mail: technik@dhvmail.de

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62,

E-Mail: pr@dhvmail.de

Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: sicherheit@dhvmail.de

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich)
08022/9675-62

E-Mail: pr@dhvmail.de

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

anzeigen@dhv.de

Bedingungen und Anzeigenpreise

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 223 | Mai | Termin 2. März 2020

Ausgabe 224 | Juli | Termin 2. Mai 2020

Ausgabe 225 | September | Termin 2. Juli 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, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 36.800

Titel: Jérôme Maupoint

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.



Exklusiv für
DHV-Mitglieder

DER SICHERE HALT FÜR DHV-MITGLIEDER.

Berufsunfähigkeitsschutz für
Drachen- und Gleitschirmpiloten.



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



HDI

Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

HDI Vertriebs AG

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

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

Das DHV-Versicherungsprogramm für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Halter-Haftpflicht PLUS



Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

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

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Halterhaftpflicht

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



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

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

→ Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall
45,20 € ohne Selbstbeteiligung

Nur Gleitsegel:
33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung je Schadensfall,
39,40 € ohne Selbstbeteiligung

Bergekosten bis zu max. 2.500,- €

Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport.

(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)

Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



Gelände-Haftpflicht

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



Schleppwinden-Haftpflicht

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

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

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

Boden-Unfall für Startleiter

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

Flug-Unfall, Tod und Invalidität



Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: 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.

Mojo 6[★]

Der Mojo 6 steht für einen unglaublichen Leistungssprung.

Unsere Mission für die Entwicklung dieses Flügels bestand darin, die Leistung zum höchstmöglichen Level dieser Klasse zu bringen, und dabei die stabile und einfach zu fliegende Grundstruktur beizubehalten, die unsere Mojo Serie so beliebt gemacht hat. Piloten, die gerade erst ihre Ausbildung abgeschlossen haben, und alle, die sich das höchste Maß an passiver Sicherheit wünschen, das verfügbar ist, werden den Mojo 6 lieben.

Weitere Infos findest du auf flyozone.com



Piloten: Pierre Neveu und Vlad Guillaume; Foto: Christophe Tong Viet; Flügel: Mojo6 (EN-A)