MÄRZ - APRIL 2023

240 | DIE WELT DES GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLIEGENS

DHV magazin

Fluggebiete

Biwakflug vom Brauneck nach Südtirol und zurück

Sicherheit

Stressbewältigung

Wetter

Misstraut den Föhndiagrammen

Deine A-Lizenz ist der Beginn deiner Zukunft mit unserem Sport, bei dem Sicherheit oberste Priorität hat. Regelmäßiges Training und ständige Weiterbildung sind wichtig, um deine Fähigkeiten zu verbessern und das Risiko zu minimieren. Starte jetzt auf deinem Weg zu mehr Sicherheit und mehr Flugspaß – mit den Trainings der DHV-SkyPerformance-Center!

Norddeutsche Gleitschirmschule
17192 Waren, Tel. 0157-77590482
www.norddeutsche-gleitschirmschule.de

AFS-Flugschule
34537 Bad Wildungen,
Tel. 05621-9690150
www.afs-flugschule.de

Hot Sport
35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345
www.hotsport.de

Papillon Paragliding - Wasserkuppe
36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548
www.papillon.aero

Harzer Gleitschirmschule
38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415
www.harzergss.de

Flatland Paragliding
41372 Niederkrüchten, Tel. 02156-4913303 www.flatland-paragliding.de

Moselglider
54338 Schweich, Tel. 0179-7842871
www.moselglider.de

Flugschule Siegen
57080 Siegen, Tel. 0271-381503
www.flugschule-siegen.de

Flugschule OpenAir
64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753
www.flugschule-openair.de

Planet Para
68766 Hockenheim, Tel. 06205-9038334
www.planet-para.de

Luftikus Eugens Flugschule
70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928
www.luftikus-flugschule.de

GlideZeit Flugschule Tübingen
72074 Tübingen, Tel. 07071-959944
www.glidezeit.de

Flugschule Göppingen
73344 Gruibingen, Tel. 07335-9233020
www.flugschule-goeppingen.de

Sky-Team Paragliding
76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365
www.sky-team.de

Freiburgs Gleitschirmschule SKYTEC
79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391
www.skytec.de

Gleitschirmschule Dreyeckland
79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140
www.gleitschirmschule-dreyeckland.de

Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule
Penzberg, 82031 Grünwald,
Tel. 0172-4088444 www.lern-fliegen.de

© MARIO EDER

Skyperformance Center
DHV-zertifiziertes Training

- Streckenflugtraining
- Sicherheitstraining
- Thermik- und Flugtechniktraining
- Soaringtraining
- Rettungsgerätetraining
- Groundhandlingtraining

Weniger als 50 Flüge pro Jahr? Nimm an einer Skyperformance-Reise mit Fluglehrer-betreutem Training teil!

Flugschule Edelweiss
82054 Sauerlach, Tel. 0172 865 15 74
www.flugschule-edelweiss.de

Süddeutsche Gleitschirmschule
PPC Chiemsee, 83246 Unterwössen,
Tel. 08641-7575, www.einfachfliegen.de

Freiraum
83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969
www.freiraum-info.de

Flugschule Adventure-Sports
83661 Lenggries, Tel. 08042-9486
www.adventure-sports.de

Gleitschirmschule Tegernsee
83700 Reitrain, Tel. 08022-2556
www.gleitschirmschule-tegernsee.de

Flugschule Markus Milz
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328
www.flugschule-milz.de

Paragliding Academy
87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015
www.paragliding-academy.com

OASE Flugschule Peter Geg
87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036
www.oase-paragliding.com

Flugzentrum Bayerwald
93086 Wörth a.d. Donau,
Tel. 09482-959525
www.Flugzentrum-Bayerwald.de

Flugschule Grenzenlos
A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868
www.fs-grenzenlos.com

Flugschule Achensee Maute GmbH
A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134
www.flugschule-achensee.at

Flugschule Bregenzerwald
A-6870 Bezau, Tel. +43-5514-3177
www.gleitschirmschule.at

Flugschule Sky Club Austria
A-8962 Gröbming, Tel. +43-3685-22333
www.skyclub-austria.com

Paragleitflugschule Airsthetik
A-8970 Schladming,
Tel. +43-660-8877440
www.airsthetik.at

Flugschule Aufwind
A-8972 Ramsau, Tel. ++43 6645169050
www.aufwind.at

Gleitschirmschule Pappus
F-68470 Fellering, Tel. +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de

6 | Biwakflug vom Brauneck nach Südtirol und zurück

54 | Drachen Unfallanalyse 2022

22 | Abenteuerreise in den Iran

86 | Vulkanausbruch auf Tonga

INHALT

240 | MÄRZ - APRIL 2023

Foto: Adi Geisegger
Unser Titelpapier
ist komplett recycelbar

Fluggebiete - Reisen - Abenteuer

6 Biwakflug vom Brauneck nach Südtirol und zurück
18 Fliegen im Flachland
22 1001 Nacht - eine Reise in den Iran
32 Hike+Fly Rundtour an den Jöriseen
92 HG-Airshow in Leszno

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

36 Plädoyer für einen stressfreien Flugurlaub
42 Fliegen, wenn viel los ist
44 Erste Hilfe-Training
48 Stressbewältigung
54 Drachen-Unfallanalyse 2022
60 Misstraut den Föhndiagrammen

Verband

66 Fotowettbewerb 2022 – die Sieger
68 Meldungen
74 DHV-XC Bedienung | Folge 4 Filter
78 Luftraum in Spanien
80 Vereine - Briefe

Wetter

86 Auswirkungen eines Vulkanausbruchs in Tonga

Wettbewerbe

94 PWC Superfinal in Mexico

Standards

96 Schaufenster
73 DHV-Shop
97 Impressum

Über die Freiheit des NICHT-Zurückkommens

Streckenfliegen ist eine Faszination für sich. Spektakuläre Gipfel, einsame Täler, türkisfarbene Bergseen. Man stößt in Gegenden vor, die zu Fuß oft unerreichbar wären. Doch meist endet diese Euphorie sehr abrupt nach der Landung. Die letzten Stunden des Tages werden genutzt, um noch irgendwie zurück nach Hause zu kommen. Doch warum eigentlich? Wäre es nicht verlockend, anstatt Rückholstress die letzten Sonnenstunden und die abendliche Ruhe auf einem Berg zu genießen? Was wäre, wenn das Abenteuer Streckenflug nach der Landung noch gar nicht zu Ende ist und man am nächsten Tag sogar von dort aus weiter fliegen könnte?
Genau das ist der Ansatz des (Strecken-) Biwakfliegens. Wie man damit anfängt, was es an Ausrüstung braucht und wie man solche Abenteuer erfolgreich plant und durchführt, erfahrt ihr im folgenden Artikel.

TEXT UND FOTOS: **MARCEL DÜRR**

Es ist ein wunderschöner Morgen Ende Mai in den bayerischen Voralpen. Im Tal blüht auf saftig grünen Wiesen der Löwenzahn, während auf den Gipfeln noch letzte Schneereste liegen. Am Brauneck herrscht bereits reger Betrieb, denn es handelt sich um einen der ersten guten Streckenflugtage des Jahres. Am Startplatz werden große Pläne geschmiedet und es wird über maximal mögliche Flugdistanzen philosophiert, bis wohin man fliegen könnte und wie man gegen Abend wieder zurück kommt.
Mit einem leichten Grinsen lausche ich den Gesprächen. Auch ich möchte gerne weit fliegen, aber im Gegensatz zu den anderen Piloten will ich heute Abend auf keinen Fall wieder hier landen. Neben meiner Gleitschirmausrüstung habe ich alles dabei, um 2-3 Tage autark unterwegs sein zu können.
Dazu braucht es eigentlich nicht viel - ein Leichtzelt, eine Isomatte, einen Schlafsack und genügend Essen. Der Rucksack mit kompletter Ausrüstung wiegt heute gut 17 kg, zusätzlich habe ich eine Trinkblase mit 3 Litern Wasser dabei.
Im Gegensatz zu meinen Streckenflugkollegen, die gerade ihre FAI Sektoren abgleichen, sind meine Wendepunkte nicht fix. Mein einziges Ziel ist, ich möchte heute Abend an einem schönen Platz übernachten. Wo genau ist zweitrangig. Ich habe mir mehrere Varianten überlegt und kann unterwegs entscheiden, welche Richtung am besten aussieht.

Start

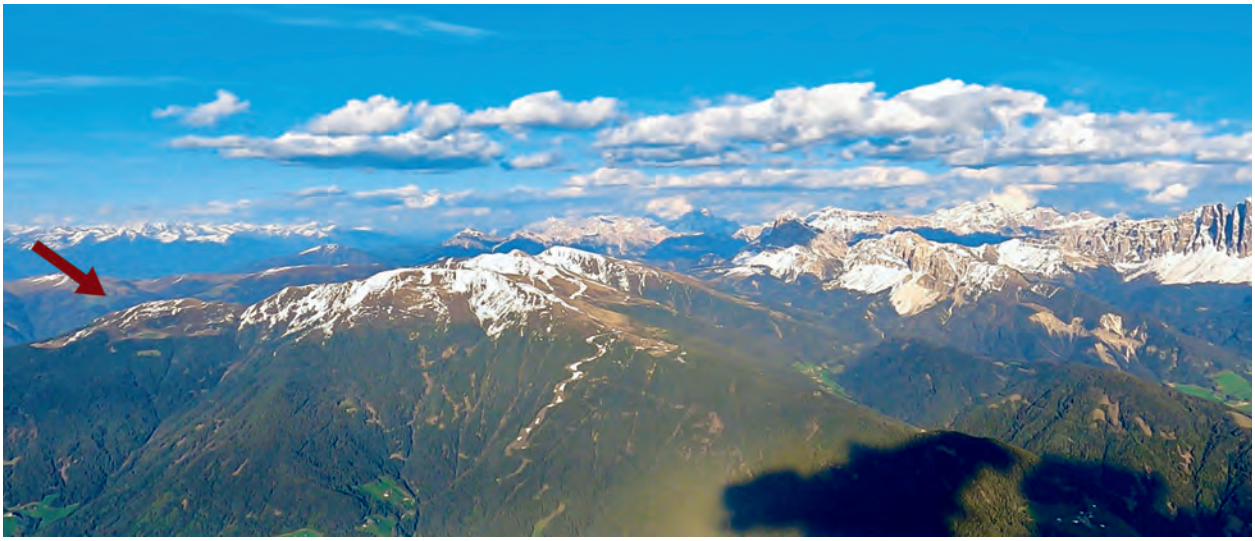
Gegen 10 Uhr geht es los. Gemeinsam mit einigen anderen Piloten, die sich für heute das „Lenggrieser Gletscherdreieck“ vorgenommen haben, fliege ich zuerst auf der klassischen Route durchs Karwendel in Richtung Inntal. Hier an der Benediktenwand mit Blick in Richtung Walchensee.

Mittenwald liegt hinter mir und es geht entlanfg der Wetterstein Südseite nach Westen (Leutascher Dreitorspitze 2.682 m, im Hintergrund die Zugspitze.

Nachdem das Inntal passiert ist, verlasse ich die bekannten Routen und entscheide mich, weiter in Richtung Engadin zu fliegen. Die Basis ist hier über 4.000 m hoch und der Blick auf die verschneite Hochgebirgslandschaft faszinierend. Es ist ein unglaubliches Freiheitsgefühl, wenn man ganz ohne Rückreisegedanken entscheiden kann, in welche Richtung die Reise weiter geht. Da ich sowohl mein Haus, als auch mein Bett unter meinem Sitz habe, ist es fast egal, wo ich heute lande.

Über den Reschenpass fliege ich weiter nach Südtirol. Der Ortler liegt verführerisch vor mir, doch weiß ich, dass der Wetterbericht weiter nach Süden für den nächsten Tag nicht mehr ganz so gut aussieht. Für Südtirol hingegen ist nochmals ein guter Streckenflugtag vorhergesagt. So liegt die Entscheidung nahe, weiter in Richtung Meran zu fliegen.

Mit leichtem Rückenwind komme ich zügig voran. An den Westhängen über Meran merke ich, wie die Bedingungen langsam nachlassen. Jetzt gilt es, den richtigen Zeitpunkt für eine Landung nicht zu verpassen, bevor die Thermik zu schwach wird. Denn ich habe ja heute noch mehr vor!
Ich durchquere noch die Sarntaler Alpen, die in der tief stehenden Sonne bereits lange Schatten werfen. Jede Thermik wird jetzt bis zum letzten Meter ausgekurbelt, eine Landemöglichkeit am Berg mit potentiellem Nachtplatz habe ich nun ständig in Reichweite.



Noch eine letzte lange Querung über das Eisacktal zur Plose, dann geht der Thermikmotor kurz nach 19 Uhr langsam aber sicher aus. Ich habe mich auf der sonnigen Westseite knapp oberhalb der Waldgrenze an einem Nullschieber festgebissen und suche den Hang ab. Die letzte geeignete Landemöglichkeit, ohne ins Tal fliegen zu müssen, habe ich immer im Auge. Unterhalb der kleinen Plose (links im Bild) finde ich schließlich einen guten Platz. Ein leichtes Plateau auf 2.100 m Höhe, nur leichter Bewuchs aus Gras und Heidelbeerbüschen - und ein Stück unterhalb liegt eine verlassene Almhütte, bei der es bestimmt Wasser gibt. Die Landung gelingt problemlos.

Nur wenige Meter von meinem Landeplatz entfernt finde ich ein ideales Fleckchen, um mein Zelt aufzubauen. Ich wärme mich noch an den letzten Sonnenstrahlen, genieße die fantastische Aussicht und lasse den 9-stündigen Flug, der mich hierher brachte, Revue passieren.

Nachtplatz unter den Sternen

Obwohl man morgens nie weiß, wo der Tag enden wird, so findet sich doch immer irgendwo ein schönes Plätzchen. Ich habe so viele wunderschöne Orte kennengelernt, an die ich ohne diese Art des Reisens sicherlich nie gekommen wäre.
Ein weiterer angenehmer Nebeneffekt ist, dass der Ausgangspunkt für den nächsten Tag schon feststeht und keine lange Anfahrt nötig sein wird, allenfalls eine kleine Wanderung zu einem geeigneten Startplatz. Viel entspannter als den Morgen im Stau auf der Autobahn zu beginnen.

Noch lange sitze ich vor meinem Zelt. Während ich mein Abendessen verspeise, gehen tief im Tal unter mir bereits die Lichter an. Es herrscht eine unglaubliche Ruhe hier oben.
Als ich gegen 23 Uhr in mein Zelt krieche, kursieren bereits wieder viele Ideen in meinem Kopf, in welche Richtung es morgen weiter gehen könnte...

Nach einer frostigen Nacht dann eine schöne Überraschung am nächsten Morgen. Auf meinen im DHV-XC hochgeladenen Flug von gestern erhalte ich eine spontane Einladung von Fliegerlegende Uli Wiesmeier (rechts im Bild), der nur wenige Kilometer entfernt auf einem Hof auf 1.400 m Höhe lebt. Mit Wiederstartmöglichkeit, wie er schreibt - das hört sich gut an! Kurze Rechnung ergibt: knapp, aber auch ohne Zusatzaufstieg noch im Gleitwinkelbereich, dazu leichter Rückenwind als Reserve.
Ich kann direkt an meinem Nachtplatz mit Seitenwind starten und gleite in die deutlich sichtbare Inversion Richtung Lüsen.
Uli hat mich schon längst entdeckt und steht mit einem Windsack bereit. Was für ein Service! Kurz darauf bekomme ich ein traumhaftes Frühstück mit Käse, Speck, warmen Semmeln und quasi selbstgelegten Eiern.
Nach einer Hofbesichtigung ersetzte ich meinen Ballast von 4 kg Brauneckerde durch selbstangebaute Südtiroler Bergkartoffeln. Ein guter Tausch! Die Inversion ist zäh und so haben wir ausgiebig Zeit, uns zu unterhalten und die Ruhe und sensationelle Aussicht von seinem Hof aus zu genießen.

Weiter geht's

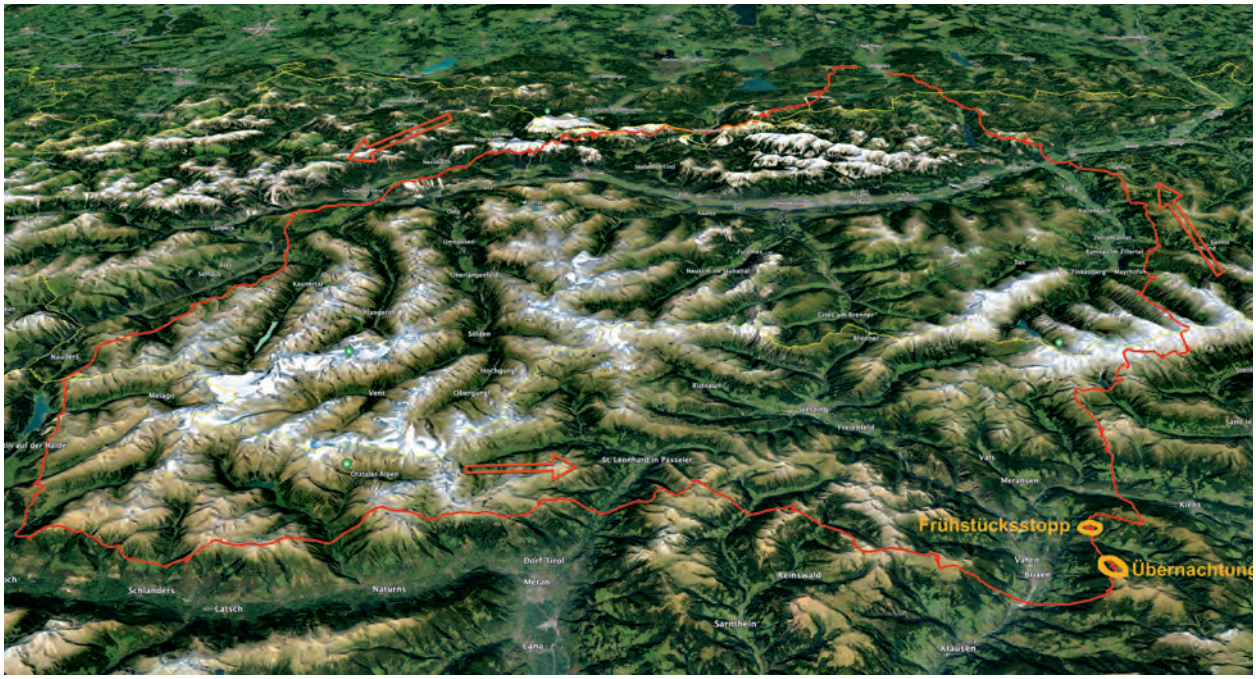
Gegen 13:30 Uhr ist es dann soweit und die Sonne hat die zähe Sperrschicht im Tal aufgeheizt. Ich mache mich auf den Heimweg. Ich kann direkt hinter Ulis Hof starten und es geht wie im Fahrstuhl nach oben. Schon wenig später erreiche ich den Alpenhauptkamm, dessen Überquerung die schwierigste Aufgabe des Fluges darstellt.

Da die Thermik deutlich ins Tal versetzt über den schneefreien Hängen steht, gestaltet es sich schwierig, die nötige Höhe für die Querung ins Zillertal zu erreichen.

Die Grathöhe beträgt fast überall um die 3.000 m. Der Wind bläst deutlich mit 15-20 km/h aus Süden, so dass ich mit so viel Reserve wie möglich in das zu erwartende Lee auf der anderen Seite fliegen möchte.

Die beiden Fotos zeigen denselben Berg, einmal von Süden und einmal direkt nach der Querung ins Zillertal. Man kann gut sehen, dass die Luft hier ordentlich nach unten ging. Der thermische Anschluss gelingt aber dann doch überraschend gut und ich setze meinen Weg nach Norden fort.

Das Zillertal liegt hinter mir. Zu meiner Freude gelingt die sonst schwierige Inntalquerung unter dem stark beschränkten Luftraum hindurch heute mit Südwindunterstützung fast problemlos.
Auch wenn mich im Rofan noch der ein oder andere ansprechende Nachtplatz anlächelt, entscheide ich mich doch weiter zurück zu fliegen. Die Wolken sehen einfach zu verlockend aus und es packt mich der Ehrgeiz, heute doch noch bis zu meinem Ausgangspunkt zurückzufliegen. Gegen 18 Uhr ist es geschafft und ich lande überglücklich an der Isar in Lenggries.



Was waren das für Kontraste heute, von riesigen schneebedeckten Gletschern zurück in diese saftig grüne Landschaft!
Vor 5 Stunden war ich noch in Südtirol beim Frühstück und jetzt wieder dort, wo ich am Tag zuvor losgeflogen bin.
Die Erlebnisdichte und Faszination eines solchen Abenteuers sind kaum in Worten zu beschreiben. Auch wenn ich fast 350 km weit geflogen bin, so sind es nicht die Kilometer, die eine solche Tour so besonders machen. Es ist vielmehr das Gesamterlebnis – und nicht zuletzt auch die Menschen, denen man bei dieser Art des Reisens begegnet, die es am Ende so unvergesslich machen.

BIWAK - ABC

Ehe es losgeht...

Beim Biwakieren bewegt man sich in einer sehr sensiblen und gefährdeten rechtlichen Grauzone. Egal ob mit oder ohne Schirm - verantwortungsbewusstes und umweltverträgliches Verhalten ist hier von jedem einzelnen unerlässlich!

Das heißt: Abfall mitnehmen und keine Spuren hinterlassen. Das Zelt erst kurz vor Sonnenuntergang aufbauen und morgens wieder weiterziehen, ehe sich andere dadurch gestört fühlen könnten. Das schränkt kaum ein, verhindert aber Diskussionen und trägt dazu bei, dass diese große Freiheit auch weiterhin möglich bleibt.

Eine solide Flug- und Wettervorbereitung, die richtige Ausrüstung und die Fähigkeit, auf sich allein gestellt mögliche Risiken richtig einzuschätzen zu können, stellen die Basis sicheren Biwakfliegens dar.

Der Einstieg

Damit die erste Biwaktour auch ein Erfolg wird, fängt man am besten klein an. Eine 2 Tagestour mit gutem Flugwetter ist ideal. Wie auch sonst beim Gleitschirmfliegen ist es von Vorteil, wenn man zeitlich und/oder räumlich flexibel ist. So kann man kurzfristig, je nach Wetter, entscheiden, wo man beginnt.

Ein fixes Datum an einem bestimmten Ort bietet meist nur eine geringe Wahrscheinlichkeit für ideale Bedingungen. Wenn man jedoch bereit ist ggf. auch auf die Alpensüdseite zu fahren, wenn es im Norden schlecht ist, oder die Tour um ein paar Tage verschieben kann, dann steigen die Chancen deutlich. Der Vorteil einer gut gewählten 2 oder 3 Tagestour ist, dass man in sicheren Bedingungen fliegen kann, da sich das Wetter für diesen Zeitraum relativ gut abschätzen lässt. So sind, anders als bei vielen Youtube Videos, weder Fliegen bei zu viel Wind, noch Regenmärsche nötig, was das Ganze sehr viel angenehmer macht.

Wie weit man fliegt, ist am Ende gar nicht so entscheidend. Selbst ein Abgleiter ins nächste Tal kann zum erfüllenden Biwakerlebnis werden. Es kommt wie immer darauf an, was man daraus macht.

Idealerweise wählt man ein Gebiet, indem man leicht toplanden kann, d.h. eher sanfte grasige Bergrücken, statt Wald und Fels. Wenn man schon erfahrener Streckenflieger ist, dann kann man seine Route natürlich auch so planen, dass man erst gegen Abend in solchen Gegenden unterwegs ist.

Wem das für den Anfang alles zu aufregend, zu viel Gepäck oder zu anstrengend ist, für den gibt es noch die abgespeckte Variante. Landung im Tal, Übernachtung und Essen im Hotel und Auffahrt am nächsten Morgen mit einer Bergbahn. Da benötigt man außer einer Kreditkarte kaum etwas extra, weshalb diese Art des Fliegens auch gerne schmunzelnd als Vol-VISA bezeichnet wird. An Biwakfliegen kommt es zwar vom Erlebniswert nicht heran, doch ist auch das schon ein viel intensiveres Erlebnis, verglichen mit einem Tagesflug - denn durch die Übernachtung wird aus dem Ausflug eine Reise!

Planung und Ausrüstung

Ausrüstung:

Weniger ist mehr! Und das kann man nicht oft genug betonen. Nichts ist lästiger als mit einem zu schweren Rucksack den Berg hochzulaufen. Natürlich ist es wichtig, wo immer möglich ein paar Gramm einzusparen – aber das meiste spart man, wenn man sich beim Packen auf ein wirkliches Minimum reduziert. Und das ist noch weit weniger, als man sich vorstellen kann. Besonders am Anfang hat man immer zu viel dabei. Zuviel Essen, zu viele Kleider, zu viele Utensilien, die man eigentlich gar nicht braucht.

Grundsätzlich ist es gut, wenn Gegenstände für mehrere Funktionen genutzt werden können. Mein selbstgenähter Schirmpacksack aus silikoniertem Rippstopp z.B. wiegt nicht nur deutlich weniger als ein Gekaufter, sondern kann abends zusätzlich als Zeltunterlage hergenommen werden. Ebenso dient der Windstopper in der Luft gleichzeitig als Regenschutz am Boden usw.

Die folgenden Tipps sind für eine mehrtägige Biwaktour in den Alpen gedacht. Im Gegensatz zu einer längeren Tour in abgelegenen Gegenden kann hier in vielerlei Hinsicht etwas mutiger kalkuliert werden, ohne Risiken einzugehen. Die Alpen sind trotz ihrer Imposanz ein sehr gut erschlossenes Gebiet. Das heißt, man hat höchstens mal auf kurzen Abschnitten keinen Zivilisationskontakt. Das kann man sich z.B. nach der Landung zu Nutze machen und die Vorräte ergänzen. Und selbst wenn das Essen am letzten Tag knapp werden sollte, so gibt es immer die Möglichkeit im Tal zu landen, oder in einer Hütte einzukehren. Hier lässt sich das meiste Gewicht sparen. Insbesondere bei längeren Touren kalkuliere ich das bereits mit ein, da das Essensgewicht sonst zu hoch wird – und trotzdem ist meistens am Ende noch etwas übrig...

Meine Essensliste pro Tag:

Frühstück:	Müsli mit Milchpulver	110 g
vor dem Start:	Knäckebrot mit Salami/Käse	250 g
Zwischendurch:	Müsliriegel/Nüsse	150 g
Abendessen:	Couscous, Instantnudeln, Schnellkochreis, Kartoffelbrei, Trockengemüse	150 g

Die Küche: Der Kocher aus einer Getränkedose wiegt mit Topf gerade mal 70 g. Um 400 ml Wasser für ein Abendessen zum Kochen zu bringen, benötigt man ca. 25 ml Spiritus. Am besten eignen sich getrocknete Nahrungsmittel (s.o.), da diese sehr leicht sind, einen hohen Brennwert haben und nicht kochen, sondern nur ziehen müssen. Das

ANZEIGE

Vielseitigkeit ist ein Schlüssel, der das Tor zur Freiheit öffnet – der SERAC RS ist ein verlässlicher Allrounder, der dir und deinen Abenteuern keine Grenzen setzt. Wir haben den SERAC RS für Gleitschirmpiloten entwickelt, die auch Wanderer, Bergsteiger, Entdecker, Abenteurer oder einfach Outdoor-Enthusiasten sind und den Tag allein, mit Freunden oder mit der Familie flexibel gestalten wollen. Der SERAC RS ist somit dein idealer Partner mit hohem Wohlfühl- und Spaßfaktor für all deine fliegerischen Ambitionen, egal ob Reisen, Hike & Fly, Soaring, Cross Country oder einfach nur ein chilliger Abendflug am Hausberg.

IRAST
Rock solid flight
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY
+49 (0)8141 32 77 888 · INFO@SWING.DE · SWING.DE

Erfahre mehr: www.swing.de

SWING

Connect with us: #SWINGParagliders

spart Spiritus und somit auch wieder Gewicht. Ein Windschutz und ein Deckel erhöhen die Effizienz. Das portionierte Essen befindet sich in einem Plastik Zipp Beutel, der gleichzeitig als Teller dient. Somit ist lediglich noch ein Löffel nötig.

Zweiter wichtiger Punkt: Wasser. Hier habe ich zwar zum Fliegen 3 l dabei, aber am Boden versuche ich so wenig wie möglich mit mir herumzutragen. Je höher und einsamer man sich bewegt, umso leichter ist es, sauberes Wasser in Bächen und Quellen zu finden. Ebenso haben die meisten Hütten und Ställe einen Wasserzugang. Muss ich aufsteigen, schaue ich in der Karte nach, wo die letzte Möglichkeit ist, um Wasser aufzunehmen und mache erst dort die Reserven voll. Wenn die Wasserqualität nicht so eindeutig ist, helfen Desinfektionstabletten zum Auflösen.

Die Basics

Ein leichtes Zelt wiegt heute ca. 600 g. Es sollte genug Platz auch für die Ausrüstung sein.
Isomatte: z.B. THERM-A-REST-NeoAir Xlite, aufblasbar, wiegt nur 240 g und isoliert sehr gut.
Schlafsack oder Kilt: Kleine leichte Modelle gibt es schon unter 500 g. Nicht zu warm und voluminös wählen. Wenn es kalt wird, mit Flugkleidung ergänzen.

Extras

PowerBank oder Solarpanel?
10.000 mAh wiegen heute etwa 150 g. Ein leichtes 10 W Solarpanel etwa 250 g. Es hängt also davon ab, wieviel Strom man braucht bzw. wie lange man unterwegs ist. Eine kurze Überschlagsrechnung verschafft Klarheit: In der Praxis schafft so ein Panel zur besten Sonnenzeit etwa 600-1000 mAh/Stunde, d.h. um das Leistungsgewicht der Powerbank zu erreichen, müsste man schon 15 Stunden unter idealen Bedingungen laden. Das sich dies auf einer 2 Tagestour nicht lohnt, liegt auf der Hand.

Planung

Wie bei jeder Flugplanung gibt auch hier das Wetter die Möglichkeiten vor. Wie bereits oben erwähnt, ist zeitliche wie örtliche Flexibilität natürlich ein großer Vorteil. Doch anders als bei klassischen Streckenflügen, die auf Kilometer ausgelegt sind, hat man beim Biwakfliegen mehr Optionen auch weniger perfekte Tage gut zu nutzen.

Z.B. stabile Wetterlagen mit später Thermikauslöse oder das Risiko nachmittäglicher Überentwicklungen lassen sich meist besser in so ein Abenteuer integrieren als in einen reinen Streckenflug. So könnte man beispielsweise den stabilen Vormittag zum Wandern, Baden oder Entspannen nutzen und nachmittags immer noch 5 Stunden weiter fliegen. Das Gewitter am Nachmittag kann sehr viel leichter durch eine flexible Routengestaltung umflogen werden, als wenn es im FAI Sektor meines Dreiecks liegt.

Bei der Planung von Mehrtagestouren hat es sich bei mir bewährt, dass man sich zuerst das Wetter vom jeweils nächsten Tag anschaut und festlegt, in welcher Gegend man da starten möchte. Dann überlegt man, wie oder von wo aus man die Route am ersten Tag dorthin legen kann. So erhöht man die Chancen auf gutes Flugwetter deutlich. Nichts ist frustrierender, als wenn man da landet, wo am nächsten Tag schlechtes Wetter ist und die Biwaktour nur noch am Boden fortgesetzt werden kann.

Für den Flug selbst ist es sinnvoll, wenn man sich dem Wetter entsprechend ein paar verschiedene Varianten überlegt hat. Ebenfalls kann es sinnvoll sein, dass man sich z.B. bei Google Earth einen Überblick verschafft hat, wo es Gegenden gibt, in denen man gut top landen kann. So kann man den Flug gezielter beenden und läuft nicht Gefahr, abends bei Thermikende in schroffem Felsengelände unterwegs zu sein, wo dann nur noch die Landung im Tal bleibt.

Die Auswahl eines geeigneten Landeplatzes stellt eine der Kernelemente erfolgreichen Biwakfliegens dar.

Die wichtigsten Kriterien hierfür sind:

1. **sicher und gut zu landen?**
   Lieber etwas tiefer und sicher landen, als eine Landung in schwierigem Gelände erzwingen. Man muss ja nicht dort übernachten, wo man gelandet ist, sondern kann auch noch eine kleine Wanderung zu einem Nachtplatz unternehmen.
2. **Geeignete Wiederstartoption für den nächsten Tag vorhanden?**
   je nach Wind und geplanter Startzeit. z.B. Südostseiten für frühe Starts, oder auch eine Südwestseite, wenn erst nachmittags mit Flugwetter zu rechnen ist.
3. **Wasser** (Fluss, See oder Brunnen) in der Nähe?
4. **Je höher, desto besser für den nächsten Tag**
5. **Aussicht und Abend/Morgensonne** wünschenswert

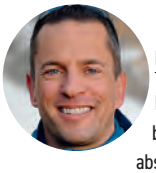
Den besten Zeitpunkt für die Landung gibt es in diesem Sinne nicht. Landet man früh, hat man unter Umständen noch stärkere Thermik und mit anspruchsvolleren Bedingungen zu kämpfen, wartet man hingegen zu lange, steht man vielleicht im Tal.

Ich selbst fliege gerne so lange, bis ich merke, dass die Thermik beginnt nachzulassen. Ab da habe ich dann ständig einen Biwak Landeplatz in Reichweite und verlasse eine sicher erreichbare Option nur, wenn ich hoch genug bin, um die nächste zu erreichen. Auf diese Weise kann man den Tag noch etwas verlängern und landet meist in recht sanften Bedingungen.

und wenn es dann doch anders kommt als geplant?

…dann macht man eben das Beste draus. Auch Tiefpunkte gehören mit dazu. Doch mit Flexibilität und Improvisationstalent kommt man ziemlich weit.

Nicht alles lässt sich vorher planen – und das ist auch gut so, denn sonst wäre es schließlich kein Abenteuer mehr.



DER AUTOR

Marcel Dürr fliegt seit 2001 Gleitschirm, von Beruf Pilot und Ausbilder bei Condor. Streckenfliegen ist seine Leidenschaft. Am liebsten ist er abseits der Standardrouten unterwegs, ob beim Erschließen neuer großer Dreiecke oder auf mehrtägigen Biwaktouren.

ANZEIGE

ADVANCE

Reliable Paragliding Equipment
advance.swiss

SUCCESS 5

Safety & Comfort first

HIGH-END SITZGURTZEUG

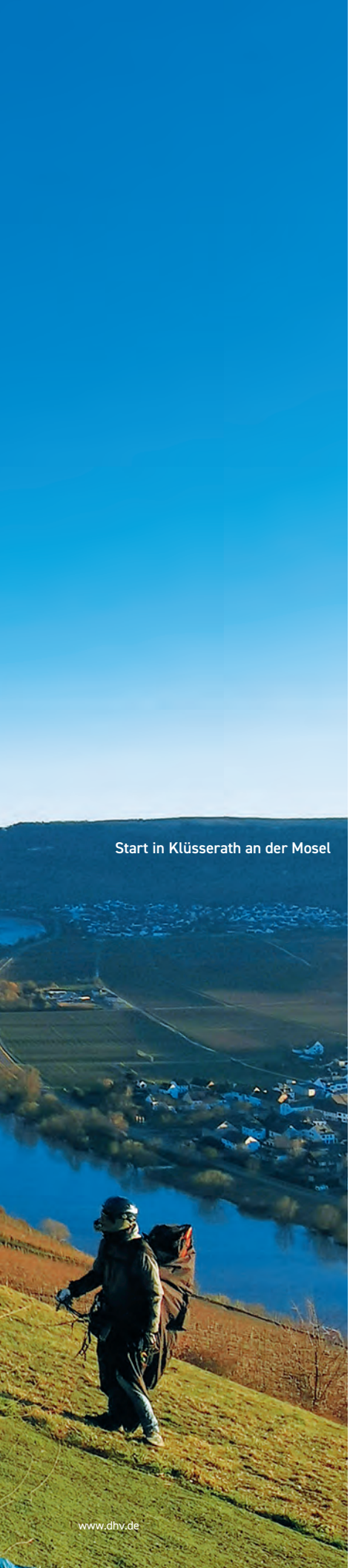
Erlebe unvergleichlichen Komfort mit dem SUCCESS 5 Sport-Sitzgurtzeug. Ein zusätzliches SAS-TEC-Schutzelement im Rückenbereich bietet noch mehr Sicherheit und die cleane Silhouette sorgt für beste Aerodynamik. Jetzt bei deinem ADVANCE Händler probesitzen.

Foto: Adi Geisegger

Fliegen im Flachland

Fernab jeglicher Rekorde, aber ganz viel miteinander

TEXT: **NADINE GASDA** | FOTOS: **JÜRGEN GASDA, RALF BÖHM** UND **GUNTER KIPHARD**



Start in Klüsserath an der Mosel

© MATTHIAS BRAND

Klar, Rekordflüge begeistern. 300 km FAI Dreiecke von der Grente, one way Flüge von 500 km und mehr in Brasilien. Toll, was alles möglich ist, es muss auch ein unbeschreibliches Gefühl sein, über völlig einsame Gletscher zu fliegen. Das ist jedoch weit entfernt von dem, was ich im Stande bin zu fliegen. Und wahrscheinlich trifft das auf 90 % aller Piloten zu.

Für andere mag es eine Erfüllung sein, einen einsamen Dreitausender zu besteigen und von dort aus zu starten. Dazu fehlt mir nicht nur die Kenntnis der Berge und Gefahren, die das mit sich bringt, sondern auch jeglicher Draht zum Alpinismus.

Was bedeutet das also für eine Durchschnittspilotin wie mich, die weit weg von den Alpen wohnt? Flugabstinenz bis auf wenige Wochen im Jahr und langes Warten bis zum nächsten Fliegerurlaub?

Das muss nicht sein. Warum nicht heimatnah Airtime sammeln? Mit den Rekordflügen wird es wohl nicht klappen, aber in Übung bleiben lohnt sich und macht nebenbei auch viel Spaß. Vielleicht bietet ein Verein in der Nähe Schleppbetrieb an, oder man versucht es mal an einem Startplatz an einem Mittelgebirgshügelchen in der Region.

Flachlandfliegen ist anders

Das Fliegen im heimischen Flachland bietet auch Vorteile. Kein Föhn, keine komplizierten Talwindsysteme mit Lees und Düseneffekten. Natürlich ist das deutsche Flachland thermisch weniger ergiebig als die bekannten Hotspots. Das heißt aber nicht, dass man es nicht versuchen sollte. Wie oft höre ich von frisch brevetierten A-Schein Piloten: Fliegen, das geht in meiner Region sowieso nicht und Wochenendausflüge in die Alpen bekomme ich mit meiner Familie nicht unter einen Hut. Wer es nicht versucht, wird es auch nicht erleben.

Ich gehe am liebsten da fliegen, wo ich auch zu Hause bin, was in meinem Fall das Mittelrheintal bzw. die Mosel ist. Ich empfinde es als schön, mich in vertrauter Umgebung zu bewegen, auch wenn 60 -250 m Höhendifferenz natürlich nicht gerade üppig sind.

Ich habe mal etwas in mich hineingehört und überlegt, was mir eigentlich so gut gefällt an unseren Mittelgebirgshügeln und bin

Manchmal geht's zu wie im Taubenschlag, gut wenn man sich kennt.

↑ Der Übungshang wird rege genutzt.

↑ Mein Heimatort von oben

→ Parawaiting

schnell zu dem Entschluss gekommen, dass es nicht nur das Fliegen an sich ist. Sondern auch das vertraute Miteinander.

Es läuft ganz häufig so ab, dass sich ein guter Flugtag abzeichnet und man sich für Fahrgemeinschaften oder zum Hochlaufen (das dauert bei uns ja keine Stunde) im kleinen Kreis verabredet. Am Startplatz trifft man dann auch weitere bekannte Gesichter und begrüßt erst mal alle. Da es je nach Windrichtung eh nur in ein bis zwei Gebieten geht, trifft man sich, ob man möchte oder nicht. Gleiches gilt beim Windenschlepp, das geht nur gemeinsam und man ist zusammen im Schleppgelände, was aber überhaupt nicht verkehrt ist. Sollte der Wind dann doch zu schwach oder zu stark sein, oder die Thermik ist noch nicht ergiebig, ist erst mal Parawaiting angesagt. Auch das hat seinen Reiz und seinen eigenen Charme. Es wird viel erzählt und gelacht und es fliegen dumme Sprüche hin und her. Man kennt sich, man verabredet sich mit den allermeisten nicht, trifft sich aber trotzdem immer wieder.

Wenn es sich dann abzeichnet, dass „es fliegt", was heißt, dass mehr als Abgleiter drin sind, machen sich alle fertig. Vielleicht geht der ein oder andere auf Strecke, man selber verpasst aber die beste Phase und steht nach kurzem Flug schon wieder am Boden. Oder der Flugtag hat zwar von der Prognose her durchaus Potential, stellt sich dann aber doch als weniger ergiebig als erhofft raus. Das heißt dann also wenig Airtime oder gar nicht geflogen, dafür aber vielleicht eine Stunde im Auto gesessen, um ins Fluggebiet zu kommen. Das frustet, das ist verständlich und kratzt am Fliegerego. Jedoch, je vertrauter man mit den Gebieten in seiner Region ist, desto seltener unterliegt man solchen Fehleinschätzungen.

Auch in der Luft ist man meist nicht alleine. Vielleicht soaren alle auf einer Höhe, dann wird es manchmal ganz schön eng, vielleicht erwischt man aber eine Thermik

ANZEIGE

SKYTRAXX

und kann eine kleine Strecke fliegen. In der Luft trifft man dann die vertrauten Leute vom Startplatz wieder. Das hat den Vorteil, dass man sich kennt und einschätzen kann.

Soaren mit Freunden in butterweicher Luft mit eingelagerten Schmusethermiken hat seinen eigenen Reiz. Solche Bedingungen finden wir öfter mal abends vor und man schaukelt ganz gemütlich noch ein Stündchen dem Sonnenuntergang entgegen. XC Punkte bringt das natürlich keine, schön ist es trotzdem. Danach kehren wir dann gerne mit ein paar Leuten in die nächste Kneipe ein und lassen den Abend in gemütlicher Runde bei bester Stimmung ausklingen.

Fliegen im Mittelgebirge ist anspruchsvoll

Da die Startplätze in den Mittelgebirgen gerne mal etwas kleiner und anspruchsvoll sind und wir fast nie bei wenig Wind starten, sollte natürlich der Rückwärtsstart sicher beherrscht werden. Daher wird auch unser Übungshang sehr rege genutzt und es wird gegroundhandelt, was das Zeug hält. Das trainiert ungemein, nicht nur die richtige Reaktion an den Steuerleinen, sondern auch die eigene Fitness.

Und dann gibt es noch die tollen thermischen Tage und natürlich gehen auch wir Flachlandtiroler gerne auf Strecke. Streckenfliegen im Flachland empfinde ich als viel entspannter als in den Bergen. Meist gibt die Windrichtung die Strecke vor. Felder, Wälder und Orte wechseln sich ab. Es gibt keine verlassenen Täler, wo man erst stundenlang rauswandern muss, bevor man wieder in die Zivilisation gelangt. Es stehen auch nirgendwo Berge im Weg, wo man nie weiß, was da hinter kommt und Landemöglichkeiten gibt es mehr als genug. Einzige Hindernisse sind die zahlreichen Lufträume, die man umfliegen muss. Es ist alles sehr viel übersichtlicher und birgt weniger versteckte Risiken.

Was sicher ein Nachteil ist, dass keine bekannten Routen existieren wie im alpinen Gelände, wo der Thermikanschluss bekannt ist und fast immer funktioniert. Im Flachland ist jeder Tag anders und man orientiert sich jedes Mal aufs Neue am aktuellen Wolkenbild, der Geländebeschaffenheit und anderen Thermikindikatoren wie Vögeln oder Windfeldern. Das ist natürlich anspruchsvoller als eine schon 100fach erprobte Route abzufliegen und manchmal geht es nicht auf und man steht halt irgendwo. Vielleicht schafft man nur wenige Kilometer, hat aber trotzdem viel erlebt und konnte seine Heimat von oben betrachten. Dann kommt wieder das Miteinander ins Spiel. Der Standort wird via Messanger Dienst mit den Fliegerkollegen geteilt und neben Glückwünschen zum Flug bekommt man auch gerne eine gratis Rückfahrt oder eine Fahrt zum nächsten Bahnhof.

Was bedeutet das also für eine Durchschnittspilotin wie mich, die weit weg von den Alpen wohnt? Ich werde wohl nie eine 300 km Strecke fliegen oder über einsame Gletscher schweben. Das macht aber auch nichts, Freude am Fliegen und an kleinen eigenen Rekorden habe ich trotzdem. Außerdem viele Freunde und Bekannte und eine Pilotengemeinschaft, in der ich mich akzeptiert und gut aufgehoben fühle.

Ich kann nur jedem Flachländer empfehlen, Kontakt zum örtlichen Verein zu suchen. Vielleicht kann man mal einen Tag ins Fluggelände reinschnuppern, oder man kommt erst mal als Gast zum Fliegen.

Wer nicht fragt, wird keine Antwort erhalten und wer es nicht versucht, wird es nicht erleben dürfen.

Hinweis: Fliegen an der Winde erfordert eine Windenschleppberechtigung. Mittelgebirgshügel haben sehr oft anspruchsvolle Start- und Landeplätze, Rückwärtsstart sollte man beherrschen. Viele Vereine haben das Fliegen für Gäste limitiert. Bitte informiert Euch auf der Homepage des entsprechenden Geländehalters über die geltenden Auflagen.

DIE AUTORIN

Nadine Gasda fliegt seit 1996 und ist im Vorstand des DHV und der Rhein-Mosel-Lahner aktiv. Sie ist bekennende Flachlandtirolerin und fliegt am liebsten in Deutschlands Mittelgebirgen.

ANZEIGE

SKYMAN

ULTRALEICHT

NEUE WEGE ENTDECKEN

GURTZEUG TANGA

EN/LTF geprüft bis 120 daN

Gewicht 435 g

CROSSCONTRY 2

Perfekte Allround-Flügel für

Hike & Fly

Streckenfliegen

Soaring

www.skyman.aero

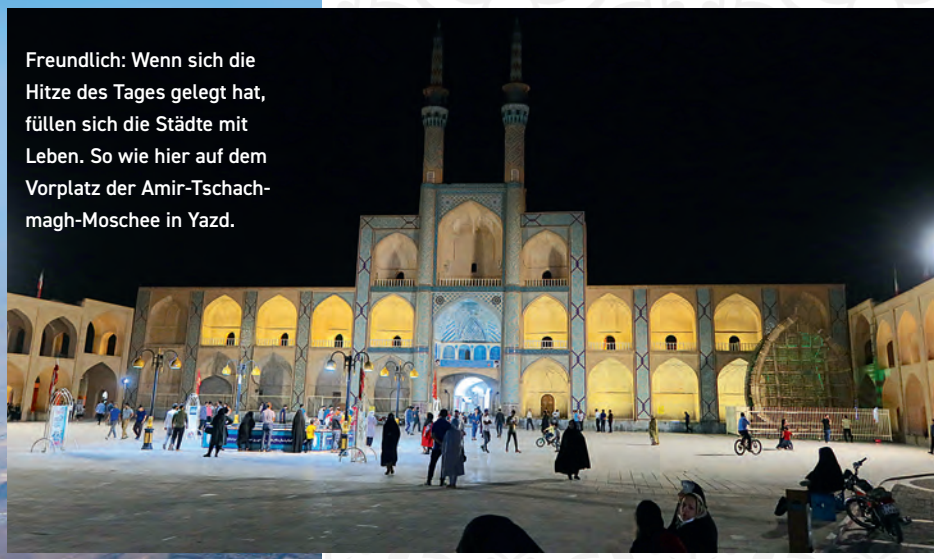
Alles wird gut in 1001 Nacht

Nein, dies ist keiner der üblichen Fluggebietsartikel mit Koordinaten der Start- und Landeplätze usw. Es ist eine Geschichte vom Abenteuer in einem ziemlich unbekannten Reiseziel. Ein Reiseziel, das völlig anders ist, als man es erwartet. Eine Geschichte von unendlicher Gastfreundschaft und Herzlichkeit, von Menschen und Menschlichkeit.

TEXT UND FOTOS: **TILL GOTTBRATH**

Fordernd: Wenige Minuten nachdem er dieses Foto gemacht hatte, kassierte unser iranischer Freund Hadi Khebre einen heftigen Klapper. Das Fliegen über der Wüste während der stärksten Thermikzeit ist nur etwas für erfahrene Piloten.

© HADI KHEBRE



Freundlich: Wenn sich die Hitze des Tages gelegt hat, füllen sich die Städte mit Leben. So wie hier auf dem Vorplatz der Amir-Tschachmagh-Moschee in Yazd.

Mik Broschart, Werner Luidolt, Burkhardt Martens und Till Gottbrath reisten im Mai 2022 in den Iran – bevor die aktuellen Unruhen begannen. Dennoch haben wir uns entschieden den Artikel zu bringen. Einerseits ist es einfach eine schöne Lese-Geschichte, die man auch im Lehnstuhl sitzend genießen kann. Andererseits, so hoffen die vier Gleitschirm-Globetrotter, wird sich die Situation dort auch wieder verbessern und dann, so Autor Till Gottbrath, „ist der Iran eines großartigsten Gleitschirm-Reiseziele, die es gibt."

Rokh – wie oft habe ich in den letzten Jahren davon geträumt, von diesem Startplatz in der Nähe von Isfahan zu fliegen. Hammerflüge mit einer Basis von 6.000 Metern und mehr. Jetzt stehe ich da und mache mich fertig. Um mich herum eine Menge einheimischer Piloten, deren freundliches Lachen sich unter Sonnen- und Skibrillen, Buffs und Hüten versteckt. Das Licht gleißt, der Wind weht kräftig. Mohamad Semnani, einer der besten iranischen Piloten, dämpft die Vorfreude: „Heute ist kein Hammertag. Zu viel Wind und er weht auch nicht aus der idealen Richtung. Aber wir werden schön fliegen können." Und genau das tun wir auch. Es geht bis auf über 4.000 Meter hinauf. Im Südwesten schimmern die letzten Schneereste auf den Gipfeln des Zagros-Gebirges. Nordöstlich sehen wir Isfahan, die einstige Hauptstadt Persiens und Unesco-Weltkulturerbe, und das Grün, dass sich entlang des Flusses Zayandeh zieht. Dort haben wir gestern Sightseeing per Fahrrad gemacht, besuchten Brücken, die Ali Quapu-Paläste, die Fußgängerzone, den Basar und den riesigen Imam-Platz.

→ Exotisch: Der Begriff Basar stammt aus dem Persischen. Meist liegt der Hauptbasar zentral in den Städten nahe der Hauptmoschee in einer gemauerten, überdachten Ladenstraße. Ein Highlight!

Wir sind noch keine 24 Stunden hier, aber schon voll drin. „Wir“, das sind Werner Luidolt, Mik Broschart und Burkhard Martens. Kurz nach Mitternacht landeten wir in Teheran. Die Einreise verlief schnell und problemlos. Draußen erwarteten uns die beiden Cousins Hamed und Afshin Totonchi sowie Afshins Schwester Nedar. Hamed und Afshin verkaufen mit ihrer Firma Blue Falcon erfolgreich Nova-Schirme im Iran und haben uns eingeladen. Draußen verluden wir unsere Ausrüstung in und auf zwei Chery Tiggo, zwei SUVs chinesischer Herkunft. „Aus dem Westen kommen ja wegen der Sanktionen keine Autos mehr“, sagte Hamed, „aber die Chinesen füllen die Lücken schnell.“

Über breite, gut ausgebaute Straßen rauschten wir 400 km durch die milde Nacht direkt nach Isfahan und stiegen in einem Hotel am Rand des Stadtzentrums ab. Nach ein paar Stunden Ruhe treffen wir Fateme und Mohamad. Die beiden verkaufen Skywalk und Advance. Afshin und Hamed sowie Fateme und Mohamad sind zwar Konkurrenten, aber sie sind intelligent genug um zu erkennen, dass es für alle Beteiligten oftmals schlauer ist, zusammen als gegeneinander zu arbeiten. Fateme fährt regelmäßig direkt zu Skywalk und ist daher häufig im Chiemgau. Auch sie hatte uns eingeladen. Wir „mussten“ also förmlich in den Iran fahren.

Bist du verrückt, in den Iran zu fahren?

Mik war vor einigen Jahren schon mal geschäftlich hier, ich vor über 20 Jahren mit Tourenski und Gleitschirm. Ich schleppte ihn damals bis auf den Gipfel des Damarvand, mit über 5.600 Metern der höchste Gipfel des Landes – und auch wieder hinunter. Zu viel Wind. Was Mik und mich bei diesen Trips am meisten begeisterte, waren die Iraner. Welche unendliche Gastfreundschaft, welche Herzlichkeit, welche Wärme. Immer wieder ertappte ich mich während des ersten Trips, dass ich den Menschen nicht das Vertrauen schenken wollte, das sie eigentlich verdienten. Wer Ägypten, Tunesien oder Marokko bereist hat, erwartet einfach nicht, dass jemand einfach „nur“ nett ist und eben

„VON WEGEN SCHURKENSTAAT... WAHRSCHEINLICH GIBT ES KEIN ANDERES REISEZIEL, WO DAS BILD DES REISEZIELS, DAS UNS DURCH DIE MEDIEN VERMITTELT WIRD, SO STARK DER REALITÄT WIDERSPRICHT.

← Lecker – private Einladung zum traditionellen persischen Essen

↙ Hart – üblicherweise schläft man auf dünnen baumwoll-gefüllten Matratzen. Das Bett bekommt der Älteste...

↓ Legendär – rund 4.400 Flüge verzeichnet der XContest Startplatz Rokh in der Nähe von Isfahan. Der weiteste führte über 368 km mit einer maximalen Höhe von 6.313 m!

keinen „brrrother with a carrpet shop just arrround the cornerr“ hat. Die Aussage „Welcome to Iran“ gilt bedingungslos!

Werner spürte vor unserer Reise dagegen gewisse Bedenken: „So ein bisschen ist mir ja schon komisch. Der Iran ist schon was ganz anders.“ Kein Wunder, beschränkt sich doch die Berichterstattung in unseren Medien auf das, was die herrschende Regierung repräsentiert – islamischer Fundamentalismus, Terror, Beschneidung von Frauenrechten und vor allem der Dschihad, den Heiligen Krieg. Erzählt man Freunden, dass man in den Iran fahre, erntet man Kopfschütteln, Zweifel oder gar Sorge. „Bist du verrückt geworden?“ Wer hingegen mit Menschen spricht, die schon mal dort waren, trifft auf Begeisterung. Ich versuchte, Werner zu beruhigen: „Hab Vertrauen zu unseren Freunden. Lass sie machen. Alles wird gut!“ Ich wage zu behaupten, dass es kaum ein zweites Land auf der Welt gibt, in dem Fremdbild und die Wirklichkeit vor Ort so stark voneinander abweichen.

Fateme und ihre Familie laden uns zum Essen ein. Aber es ist eher ein Arbeitsessen. Denn morgen sollen wir einen Vortrag halten. Ursprünglich war mal die Rede von einem Thermikflug- und XC-Workshop. In gemütlicher Runde ein wenig ratschen und Erfahrungen austauschen... Aber dann verselbständigte sich die Sache mit einer Eigendynamik, die dafür sorgt, dass Burki mittlerweile alles andere als entspannt ist. Was er nicht wusste: Er ist im Iran so etwas wie der „Godfather of Paragliding“.

Burki bräuchte einen Schnaps

Als Fateme und ihre Freunde in der Szene ankündigten, dass Burki himself kommen würde, mutierte die lockere Gesprächsrunde zum Vortrag. Ein paar Tage vor unserer Abfahrt entdeckten wir Plakate mit unseren Namen in den Social Media Medien. Location:

Hotel Abbasi. Jenes Hotel, in dem in Isfahan die Staatsgäste absteigen und in dem die Übernachtung ab 300 Euro aufwärts kostet. Ich fragte Fateme, was da los sei. „Das kommt gut an. Wir haben den großen Konferenzraum gemietet und gerade die Online-Anmeldung zugemacht. 200 Leute haben sich registriert. Dazu kommen noch Ehrengäste und so."

Jetzt hat Burki ziemlich Fracksausen. „Hätte ich das gewusst, hätte ich einen richtigen Vortrag vorbereitet. Außerdem ist mein Englisch viel zu schlecht. Ein Schnaps wäre jetzt gut." Den gibt es aber nicht. Stattdessen machen wir gemeinsam mit ein paar Bildern aus seinen Büchern einen Vortrag, stimmen alles mit Mohamad und Fateme ab und beruhigen ihn. Wir werden das schon gemeinsam rocken.

Das Abbasi Hotel ist ein 300 Jahre altes Gebäude im Herzen von Isfahan. Auf seiner Website brüstet sich das Haus damit, dass „professionelle Touristen behaupten, es sei das schönste Hotel der Welt". Nun gut, es ist auf jeden Fall eindrucksvoll, mit jeder Menge Plüsch und Pomp und Gold. Ich empfinde es ein bisschen wie eine Mischung aus 1001 Nacht und dem Oval Office unter Donald und Melania Trump. Als wir dort ankommen, springen jede Menge Leute herum, die so gar nicht in diesen feudalen Rahmen passen: Iranische Piloten kommen ebenso wenig in Anzug und Krawatte daher wie wir. Die Szene ist irgendwie surreal.

Wir fühlen uns wie Rockstars

Die einheimischen Piloten und – erfreulich bzw. erstaunlich viele – Pilotinnen sitzen mit gespannter Aufmerksamkeit wie wohlerzogene Internatsschüler im Auditorium, stellen Fragen, machen sich Notizen. Burkis Englisch ist allemal gut genug und als wir nach insgesamt fast fünf Stunden – unsere Freunde mussten ja noch alles übersetzen – unsere Pflicht getan haben, gibt es stehende Ovationen. Der Vortrag lief super (soweit man das beurteilen kann, wenn man selbst oben auf der Bühne steht bzw. sitzt). Ja, es fällt schon etwas Druck von uns ab: Man hat viel von uns erwartet und wir haben geliefert. Noch viel extremer muss das für Fateme und ihre Freunde sein. Sie haben unglaublich Energie und Zeit in die Vorbereitung gesteckt. Hinzu kommt, wie Fateme sagt: „Man weiß bei uns nie, ob alles einfach so klappt. Es kann sein, dass dir jemand aus welchen Gründen auch immer,

„ÜBERRASCHEND – DIE GLEITSCHIRMSZENE IM IRAN IST GROSS, LEBHAFT UND VOLLER BEGEISTERUNG. AUS DEM URSPRÜNGLICHEN GEPLANTEN, KLEINEN XC-WORKSHOP VON BURKI MARTENS ENTWICKELTE SICH EIN GROSSER VORTRAG MIT FAST 300 TEILNEHMERN IM VORNEHMSTEN HOTEL VON ISFAHAN.

↓ Hike & Fly-Workshop von Till Gottbrath im „Flyland Ramian“ – so etwas wie das Kössen von Iran

nicht wohlgesonnen ist, und einen Tag vorher musst du alles absagen. So ist das bei uns.“

Nach dem Vortrag werden wir mit Fragen überschüttet, müssen brav für viele hundert Selfies Modell stehen und fühlen uns wie Rockstars. Außerdem sammeln wir Instagram-Freunde. Die Iraner sind totale Insta-Junkies. Anders als die meisten Social Media-Plattformen oder Messenger-Dienste ist Instagram offen zugänglich.

Sprit ist billiger als Wasser

Zum Autofahren haben die Iraner ein anderes Verhältnis als wir. Kein Wunder: Die ersten 60 Liter Benzin in jedem Monat kosten fünf Cent pro Liter. Ab dann verdoppelt sich der Preis auf immer noch bezahlbare zehn Cent. Da wundert es nicht, dass unsere Freunde nach dem Blick auf den Wetterbericht entscheiden, dass wir kurzerhand die 320 Kilometer nach Yazd fahren, weil dort am Abend perfektes Wetter zum Soaren an der Düne herrschen wird.

Yazd hat rund 1,2 Millionen Einwohner und ist damit die achtgrößte Stadt des Iran. Sie liegt auf 1.200 Meter Höhe an einer Oase zwischen den Wüsten Lut und Kawir. Die verwinkelte Altstadt der über 3.000 Jahre alten Stadt ist komplett aus Lehm errichtet und gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe. Hadi stammt aus Yazd und rät: „Lasst uns an die Düne fahren, das ist jetzt perfekt. Die Stadt können wir auch später noch anschauen.“ Also gut – und er hat Recht: Der Wind steht perfekt an, die Sonne wirft schon lange Schatten, der Mond geht langsam auf. Raus mit den Schirmen – das Soaren ist eine wahre Pracht. Nach Sonnenuntergang schläft der Wind innerhalb weniger Minuten ein und weht dann richtig stark aus der entgegen gesetzten Richtung. Wir gehen zum Sightseeing in die Stadt, lassen uns durch die Altstadt treiben, mischen uns unter die Flanierenden. Es herrscht eine entspannte Atmosphäre, so als würde nach der Hitze des Tages wieder Leben unter die Menschen kommen.

In die Stadt der Rosen und Dichter

Unsere Freunde entscheiden, dass zu einer Iran-Reise auch der Besuch von Schiras (Shiraz) gehört, keine 500 Kilometer von Yazd entfernt.

Schiras gilt als entspannte Stadt. Die islamischen Sittenwächter sollen hier wesentlich wenig streng als anderswo wachen. In der Tat sitzen wir abends in einem lifestyli-

↑ Lässig – ein paar Kilometer außerhalb von Yazd liegt eine fast schon legendäre Soaring-Düne.

↑ Beeindruckend – die Ruinen von Persepolis gelten als bedeutendste archäologische Sehenswürdigkeit des Iran.

gen Café. Die Frauen zeigen aufreizend viel Haar, einige verzichten gänzlich auf das Kopftuch. Auch die Musik ist „westlich". Tags darauf folgt auf einen kleinen Flug am Stadtrand von Schiras die Einladung eines einheimischen Piloten zum Grillen in seinem Garten. Es wird ein ausgelassenes Fest mit Tanz, Shisha und anderen Sachen, die die Sittenwächter nichts angehen.

Mit einer größeren Gruppe von Piloten treffen wir uns dann am Startplatz Seyedan, oft auch als Marvdasht bezeichnet. „Heute wird es gut", freut sich Mohamad, „lasst uns versuchen, dass wir in der Luft zusammen bleiben. Wenn wir hier auf Strecke gehen und jemand unterwegs absäuft, kann es sein, dass da niemand ist, der Englisch kann." OK, machen wir, bzw. probieren wir. Einer nach dem anderen startet hinaus und findet Einstieg in die Thermik. Das Fliegen ist anspruchsvoll, denn die Bärte sind zunächst klein und es ist windig. Außerdem tue ich mich mit der Orientierung schwer. Die Sonne steht so senkrecht, dass mein innerer Kompass versagt. Weiß ich in den Alpen immer wo Nord und Süd ist, muss ich hier manchmal bewusst auf mein Fluginstrument schauen.

Blauthermik über der Wüste

Hadi, Mohamad, Fateme, Burki, Werner und ich fliegen nach Südosten. Es ist eine seltsame Mischung aus Berg- und Flachlandfliegen über sehr vegetationsarmer Landschaft. Mohamad quäkt aus dem Funkgerät: „Kommt raus hier ins Flache. Hier geht es gut." – „Aber da weiß ich nie, wohin ich fliegen soll", antwortet Werner. – „Fliegt mir einfach hinterher." Das sagt er so leicht. Mohamad fliegt umwerfend gut. Selbst Burki und Werner, beide wirklich exzellente Piloten, sagen, dass sie selten so ausgekurbelt wurden wie von Mohamad.

Mittlerweile kurven wir auf über 4.000 Meter Höhe herum, weit oberhalb der Gipfel. Es ist angenehm kühl hier oben, die Luft klarer. Im Tal flirrt die Hitze. Nach Südosten schimmert weißlich der Tashk-See, ein großer abflussloser Salzsee. Sollen wir one-way auf Strecke gehen? Fateme dreht um und macht sich auf den Rückweg nach Seyedan. Die anderen queren das weite Tal nach Südwesten, um dort an der vorgelagerten Ridge wieder nach Nordwesten zu fliegen. Ich folge ihnen.

Hadi, Werner und ich bleiben eher bergnah, da hat es wenigstens definierte Abrisskanten. Mohamad und Burki fliegen weiter draußen. Bergnah gibt es aber auch wesentlich mehr Turbulenzen, die beim Fliegen gegen den Wind noch anspruchsvoller werden. Und der Wind bläst kräftig! Beim Kurbeln springt mein GPS zwischen einstellig und fast 60 km/h hin und her. Hadi fliegt keine 200 Meter unterhalb vor mir, als sich sein Schirm nach einem massiven Klapper rasend schnell eintwistet. Verdammt! Vor meinem inneren Auge sehe ich schon, wie sich der Retter öffnet. Aber zum Glück hat sich Hadi symmetrisch eingedreht: Sein Schirm fliegt gerade aus, klappt nicht, und geht auch nicht in eine Autorotation. Er dreht sich aus, einmal, zweimal, dreimal – und fliegt wieder normal. Puh, das sah nicht schön aus. Hadi fliegt danach direkt raus ins Flache, Werner und ich folgen ihm. Gemeinsam landen wir, Burki und Mohamad fliegen noch vier Kilometer weiter.

Wären wir noch gut 20 Kilometer weiter gekommen, hätten wir in den Ruinen von Persepolis landen können (obwohl das sicher keine gute Idee gewesen wäre, direkt dort drinnen zu landen). So schauen wir uns die riesige Anlage wie alle anderen Touristen zu Fuß an.

Weit nach Norden ans Kaspische Meer

Die nächsten Tage sagt der Wetterbericht noch mehr Wind voraus. „Lasst uns nach Golestan fahren", schlägt Hamed vor. „die Gegend eignet sich auch am besten für den Hike + Fly-Workshop, den du angeboten hast." Mit „du" meint er mich. Die Provinz Golestan liegt an der Südostecke des Kaspischen Meers. Hier fällt das Elburs-Gebirge von über 5.000 Meter hinab auf 28 Meter unter Meereshöhe. Das Klima und die Landschaft unterscheiden sich fundamental vom Rest des Landes: Es ist weniger heiß, aber dafür feuchter und grüner.

Mit einem Zwischenstopp in Yazd fahren wir 1.250 Kilometer nach Norden in das Bergdorf Tarseh.

In Tarseh gibt es keine Hotels, zu klein ist das Dorf. Stattdessen vermieten die Einheimischen einzelne Zimmer oder gleich das ganz Haus. Aus dem Wohnzimmer wird nachts das Schlafzimmer. Das ist kein Problem, denn das Wohnzimmer ist praktisch möbellos, nur mit Teppichen ausgelegt, auf denen man beim Essen mit einer großen Plastiktischdecke im Schneidersitz sitzt. Nachts werden auf den Teppichen feste und keineswegs dicke Baumwollmatratzen ausgerollt. Europäische Knie und Rückgrate ächzen…

ANZEIGE

Bilder: Jérôme Maupoint

ANSPRUCH WIRD REALITÄT

Der Evora ist ein wahres Steigwunder: Die neu entwickelte Grundform sorgt für effizientes Steigen und ausgewogenes Drehverhalten.
In Kombination mit einer optimierten Nick-Stabilität und gesteigerten Leistung ist der Evora ein perfekter Allrounder für talentierte Anfänger als auch erfahrene Freizeitpiloten. Der sichere, verlässliche Begleiter für eine lange Zeit. Der sichere, verlässliche Begleiter für eine lange Zeit.

6 Größen | 55-135 kg | EN B

GIN

Evora

www.gingliders.com

↑ Perfekt – Flieger-Infrastruktur im „Flyland Ramian“
→ Alkoholisch – endlich wieder in einem Land, in dem man legal Bier trinken darf...

Im Vergleich zum sportlichen Fliegen im wüstenhaften Landesinneren geht es hier viel ruhiger zu: weniger Wind, schwächere Thermik. Aufziehen, eine Runde drehen, Toplanden, einen Tee trinken, ratschen.

Wie man sich mit dem System arrangiert

Wer sich das Fliegen leisten kann, gehört hier in der Regel zu einer wohlhabenden und gebildeten Elite. Die Gespräche sind geprägt von unglaublicher Offenheit und Interesse. Man will wissen, wie der Iran im Ausland wahrgenommen wird. „Nicht alle Iraner sind so wie unsere Regierung“, sagt mir ein Zahnarzt, „ich glaube, die Mehrheit würde sich eine andere Regierung wünschen. Aber was sollen wir machen?“ Ich spreche auch mit Afshin und Hamed, ob es für sie eine Option wäre, das Land zu verlassen. „Nein“, sagt Hamed, „es gibt zwar viele – zu viele – junge, gut ausgebildete Iraner, die das Land verlassen, weil sie sich durch die bestehenden Gesetze zu stark in ihrer persönlichen Freiheit eingeschränkt fühlen. Ich kann sie verstehen. Trotzdem bleibe ich lieber hier. Der Iran ist mein Land, hier sind meine Wurzeln, hier leben meine Freunde und meine Familie – die meisten jedenfalls.“ In Fatemes Familie leben mehrere Verwandte im Ausland, aber auch sie möchte bleiben: „Es strengt zwar immer wieder an, wie kompliziert viele Dinge hier sind und wie oft etwas im letzten Augenblick

nicht klappt. Aber die Herzlichkeit der Menschen und die Wärme im Umgang miteinander würden mir sicher fehlen. Man muss auch das Gute sehen.“

Tags darauf fahren wir ein paar Kilometer weiter in das nächste Fluggebiet, nach Ramian, wo ich den versprochenen Hike + Fly-Workshop halte. Es ist keineswegs mein erster Workshop dieser Art, aber noch nie stieß ich auf so großes Interesse und wurde derart mit Fragen überhäuft.

Das „Flyland Ramian“ könnte sinnbildlich für das positive Denken und den Elan der Iraner stehen. Nasir Mehregam hat hier die günstige Topografie genutzt und eine Art „Kössen des Iran“ geschaffen. Der Landeplatz im Tal ist riesig und hindernisfrei. Am großen Startplatz schont Kunstrasen die Schirme. Oberhalb bietet ein kleines Café Schutz vor der Sonne, Snacks und kalte Getränke. „Im nächsten Jahr“, erzählt mir Nasir, „wollen wir vielleicht noch ein Hotel dazu bauen, in den Hang integriert, damit man gut zuschauen kann, aber niemand gefährdet wird.“ Ich bin davon überzeugt, dass das klappen wird: Die Instagram-Seite @flyland.ramian hat über 10.000 Follower (!) und es ist richtig voll am Startplatz. Mit Freude beobachte ich, dass hier niemand mit alter, ausgelutschter Ausrüstung fliegt und auch das Ausbildungsniveau der Piloten wirklich gut ist.

Unser Abschlussflug in Ramian könnte besser nicht sein. Ruhig und entspannt soaren wir Talwind und landen schließlich mit einem riesigen Grinsen im Gesicht im bereits schattigen Tal.

Mittlerweile ist ein knappes halbes Jahr vergangen, seit wir aus dem Iran zurück sind. Ich brauchte danach erst einmal Erholung vom Urlaub. Die Reise und die Erlebnisse waren zu intensiv, um sie noch unterwegs verarbeiten zu können. Wie ein Kind litt ich an einer Reizüberflutung. Inzwischen haben sich die Gedanken sortiert und wenn ich durch die Bilder schaue, werde ich fast wehmütig, wenn ich an die großartigen Erlebnisse und Menschen denke, die ich damit verbinde. Wer nach diesem Artikel darüber nachdenkt, seine Vorurteile über Bord zu werfen und vielleicht doch dieses Abenteuer zu wagen, dem rate ich: Machen! Habe Vertrauen zu den Iraner. Alles wird nicht nur gut, alles wird sehr gut!

DER AUTOR

Till Gottbrath hat über 100 Länder bereist: „Die Iran-Tour war eine der schönsten aller Reisen.“

Gleitschirmfliegen im Iran

Wann reisen? Die ganz langen XCs werden zwischen Juni und August geflogen. Aber dann ist es am Boden extrem heiß. Wer nicht auf Rekordjagd geht, reist besser im April bis Mai. Dann kühlt es nachts noch ab, das Fliegen ist entspannter, und die Landschaft grüner. Nicht während des Fastenmonats Ramadan reisen.

Fliegerischer Anspruch/Fluggebiete: Der Iran ist gebirgig, man könnte fast sagen: ein riesiges Fluggebiet. Eher an die Alpen erinnern die Gebiete an den Nordhängen des Elburs-Gebirges (Kaspisches Meer): Ein „echtes" Gebirge, Talwinde, niedrigere Wolkenbasis – geeignet auch für weniger erfahrene Piloten. Südlich des Elburs-Gebirges ist es trocken und heiß, oft wüstenhaft. Es sind weniger durchgehende Gebirge als vielmehr Ebenen, aus denen sich immer wieder Berge und kleine Bergketten erheben. Es ist eine Mischung aus Gebirgs- und Flachlandfliegen. Im Hochsommer steigt die Basis bis auf 7.000 Meter und die Thermik kann sehr anspruchsvoll werden – nichts für Einsteiger. Am bekanntesten ist Rokh (über 4.000 Flüge im XContest). Die meisten 400+km Flüge wurden von Kerend Gharb gestartet. Ebenfalls sehr beliebt sind Veis Kermanshah (2.500 Flüge), Ghalaje Ilam sowie Seyedan bei Marvdasht. Westlich von Teheran liegen die Fluggebiete Shahran und Hemat, im Osten Absard sowie Emamzadeh Hashem.

Tipp: Sich nach den Empfehlungen der Einheimischen richten.

Organisation: Ausländische Piloten benötigen ein spezielles Permit zum Gleitschirmfliegen im Iran. Es gibt jedoch kein internationales Antragssystem dafür, so dass ein ortsansässiger bekannter Pilot die Verantwortung für den/die ausländischen Piloten übernehmen muss. Unsere Reise stand unter der Verantwortung von Hamed Totonshi. Generell sollte man nicht auf eigene Faust fliegen, um nicht versehentlich in „no go-Zonen" zu geraten (Militär). Unsere Freunde Fateme Eftekhari (fatemeeftekhari90@gmail.com) und Mohamad Semnani leben in Isfahan, Afshin und Hamed Totonchi (hamedtotonchi@gmail.com) in Teheran. Sie haben sich als professionell, fair und 100 % vertrauenswürdig erwiesen – die perfekten Partner! Sie bieten keine „fertigen" Touren an, sondern richten sich nach den Wünschen der Gäste. Ideal ist es, wenn sich Gruppen von Piloten melden, die ähnliche Interessen haben. Soll es beim XC-Fliegen weit gehen, sind 4-5 Piloten das Maximum. Für entspannte Trips kann die Gruppe auch etwas größer sein. Wichtig: Man sollte sich langfristig vorher bei ihnen melden, aber zugleich bereit sein, unterwegs kurzfristig den Plan zu ändern.

Ausrüstung: Mit Ausnahme der Fluggebiete am Kaspischen Meer sind fast alle Start- und Landeplätze im Iran steinig, staubig, sandig – keine idealen Bedingungen für nagelneue oder Leichtschirme.

Kosten / Geld: Aufgrund der dortigen Inflation und des allgemeinen Preisniveaus ist für Touristen das Reisen im Iran sehr günstig. Schwieriger ist hingegen, überhaupt an Geld zu kommen. Internationale Kreditkarten werden kaum akzeptiert.
Seit einiger Zeit gibt es die „Iran Tourist Card", eine Art nationale Prepaid-Debitkarte speziell für Touristen, mit der man praktisch überall bezahlen kann (einfach googeln).

Übernachtung: In den Städten gibt es große Hotels nach westlichem Standard, auf dem Land kann es auch mal sein, dass man in Privathäusern auf einer eher festen Baumwollmatratze auf dem Boden übernachtet. Wer sehr empfindlich ist, nimmt sich zusätzlich eine leichte Isomatte mit.

Essen: Sehr lecker und preiswert.

Visum: Am einfachsten geht das über Agenturen oder Reiseveranstalter; Kosten ca. 85 bis 100 Euro. Für uns hat Hamed Totonchi alles erledigt. Wir füllten ein PDF aus und mailten es mitsamt der Scans unserer Pässe und Passbilder an ihn. Er kümmerte sich vor Ort um alles, sendete uns ein anderes PDF zurück, mit dem wir in 15 Minuten beim Konsulat in München das Visum ausgestellt bekamen (50 Euro). Man sollte sich spätestens zwei bis drei Monate zuvor darum kümmern.
Achtung: Wer anschließend in die USA reisen will, braucht danach ein „richtiges" Visum – und es dauert Monate, dieses zubekommen.

Flug: Turkish Airlines fliegt zu sehr günstigen Preisen (32 kg Freigepäck) mehrere Airports im Iran an. Auch Gabelflüge sind möglich. Zur Sicherheit mindestens zwei Stunden für das Umsteigen kalkulieren.

Dos and don'ts: Die allermeisten Iraner sind gegenüber Besuchern sehr tolerant. Dennoch sollte man versuchen, geltende Regeln zu respektieren. Ein paar Tipps in Kürze: Die linke Hand ist unrein, nur mit rechts essen. Nicht zu viel Haut zeigen (also auch keine kurze Hosen für Männer) und keine eng anliegende Bekleidung tragen. Frauen müssen die Haare bedecken (mit einer Art Schal namens „Roosarie" oder einem Kopftuch „Tschador"), am besten tragen sie eine Art Tunika, die über Arme und Knie reicht und darunter lange Hosen bis zu den Knöcheln. Als Mann hat man sich von fremden Frauen fernzuhalten. Keine Zärtlichkeiten in der Öffentlichkeit! Hunde sind unrein. Keine militärischen Bauwerke, Brücken usw. fotografieren – und schon gar nicht in deren Nähe mit dem Gleitschirm herumfliegen.

Weitere Infos:
www.reisenaufpersisch.de
www.backpacker-dude.com/taarof-iran/
Empfehlenswerte Reiselesebücher:
Stephan Orth „Couchsurfing im Iran"
Lois Pryce „Im Iran dürfen Frauen nicht Motorrad fahren..."
Kristina Palten „Allein durch den Iran"

HINWEIS

Von Reisen in den Iran ist auf Grund der aktuellen politischen Situation im Moment leider abzuraten. Unbedingt die Reisewarnungen/-empfehlungen des Auswärtigen Amtes beachten. Grundsätzlich ist Fliegen in exotischen Ländern sehr anspruchsvoll. Die medizinische Versorgung ist mit Mitteleuropa nicht zu vergleichen. Unfälle müssen vermieden werden. Das Pilotenniveau muss dem entsprechend hoch sein und die Risikobereitschaft gleichzeitig gering.

Hike+Fly Rundtour an den Jöriseen

Die Jöriseen zwischen Davos und dem Engadin waren schon immer ein beliebtes Wanderziel. Thomas Mann beschrieb die Seen einst als Quelle seiner Kreativität.

TEXT: **TIM FRITZ** | FOTOS: **MICHAEL CORONA**

Nicht nur Schriftsteller, Maler oder naturverbundene Wanderer erfreuen sich an den wunderschön gelegenen Seen, auch Fotografen trifft man hier oben auf fast 2.800 Metern gerne bei Sonnenaufgang. Im Herbst geht die Sonne direkt hinter den Seen über den Tiroler Berggipfeln auf und man kann das Naturschauspiel nach einer ersten Wanderetappe über 500 Höhenmeter vom Startpunkt Wägerhuus zur Jöriflüelafurgga perfekt bewundern. Dieser erste Streckenabschnitt verläuft bis kurz vor der Furgga wenig steil und man kommt sehr gut voran. Zum Schluss steilt das Gelände auf und man kommt zum ersten Mal ins Schwitzen. Den meisten Besuchern reicht es, hier den Blick über die Jöriseen, den Piz Linard und hinüber zum Flüela Wisshorn schweifen zu lassen. Da es uns Gleitschirmfliegern jedoch meist nicht ausreicht, schöne Landschaften mit den Füßen am Boden zu bewundern, trifft es sich ganz gut, dass man hier auch mehrere Startmöglichkeiten findet, um einen persönlichen Logenplatz über den Seen zu ergattern. Dabei kann man gleich über sieben Seen hinweg gleiten und befindet sich dabei in guter Gesellschaft von mehreren 3.000ern, die rund um die Jöriseen Spalier stehen.

Bei laminarem Nord-Ost Wind kann man hier sogar gut soaren und muss erst dann landen, wenn man Lust auf einen Sprung in das kristallklare Bergwasser hat, oder im Herbst die Finger kalt werden.

Falls der Wind nicht zum Soaren reicht, ist dieser erste Flug, bei dem man rund 250 Höhenmeter abbaut, recht kurz. Jedoch gehört er landschaftlich zum Schönsten, was wir bisher erfliegen durften und die Bilder, die man aus dieser Perspektive im Kopf abspeichert, sind einmalig. Entscheidet man sich zur Landung, findet man rund um die Seen überall gute Möglichkeiten. Der Bereich des Wanderweges ist am besten geeignet, da hier keine größeren Steine im Weg liegen.

Die Wanderer werden uns jedenfalls neidisch hinterher blicken, denn der Weg hinunter von der Furgga zu den Seen ist ziemlich steil und verlangt zu Beginn einiges an Trittsicherheit entlang der Fixseile. Wer sich also dazu entscheidet, nicht zu starten und lieber zu Fuß zu den Seen wandert, sollte dies im Hinterkopf behalten.

Die Jöriseen

Im Sommer laden die Seen zum Baden und einer längeren Rast ein, weshalb man unbedingt Badesachen dabei haben sollte. Ab Ende Oktober kann es hier oben aber recht frostig werden und meist liegt dann rund um die Seen schon ein dünner Schneeteppich. Dieser bildet jedoch einen großartigen Kontrast zum Blau der Seen und verleiht diesem Ort noch mehr Einzigartigkeit.

Die Seen haben unterschiedliche Farben, was daran liegt, dass nur einer von ihnen unterirdisch vom Jörigletscher gespeist wird. Dieser See ist der größte der sieben Seen und ist milchig grün. Die anderen Seen sind mit klarstem Bergwasser gefüllt und sobald sie das Sonnenlicht erreicht, können wir am Grund jeden kleinen Kieselstein erkennen.

Nach einer ausgiebigen Pause und einer

↑ **Die Startplätze auf dieser Tour bieten genügend Platz, um den Schirm sauber auszulegen. Da das Gelände danach jedoch steiler wird, sollte man sich eine gute Startabbruchstrategie zurecht legen und besser nur bei Vorwind starten.**

Die Landschaft rund um die Jöriseen, den Flüelapass und Davos bietet zwischen einfachen Wanderungen bis hin zu hochalpinen Unternehmungen, alles, was man sich als Paraalpinist wünschen kann.

Einer meiner schönsten Flugmomente. Morgens um 5.30 Uhr mit kalten Fingern.

ANREISE:
Ab Davos oder Susch mit dem Auto oder dem Postbus, der in den Sommermonaten stündlich fährt.
WEGPUNKTE:
Wägerhuus-Jöriflüelafurgga-Jöriseen-Winterlücke-Wägerhuus

KOORDINATEN:
Startplatz Jöriflüelafurgga:
1. Startplatz, OSO, GS, NN 2.687 m,
N 46°46'57.36" E 9°57'14.46"
Landeplatz Jöriseen:
1. Landeplatz, GS, NN 2.496 m,
N 46°46'49.32" E 9°58'03.67"
Startplatz Winterlücke:
1. Startplatz, W, GS, NN 2.787 m,
N 46°46'03.19" E 9°57'40.88"
Landeplatz und Ausgangspunkt Wägerhuus:
1. Landeplatz, GS, NN 2.212 m,
N 46°45'55.97" E 9°56'26.31"
EINKEHRMÖGLICHKEITEN:
Hospiz Flüelapass
Damianos Tschuggen

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 unbekannten 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.

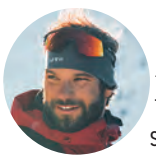
Stärkung aus dem Rucksack, wartet der zweite Anstieg unserer Rundtour auf uns. Zur Winterlücke sind es jetzt rund 600 Höhenmeter, bei denen wir immer wieder zurück auf die Seen, und je höher wir steigen, Richtung Vereinatal blicken. Ja, richtig gehört, der Vereinatunnel, der seinen Namen vom Vereinatal hat, liegt direkt unter uns und während wir hier oben wandern, baden und fliegen, fährt tief unter uns im Berg der Autozug von Klosters nach Sagliains im Engadin.

Der Weg ist etwas steiler als die erste Etappe und im Sommer ist man froh, hier teilweise im Schatten gehen zu können. Schattenspender ist das hoch über uns thronende Flüela Wisshorn, das in seiner Nordwand das ganze Jahr schneebedeckt ist. Daher stammt wohl der Name Wisshorn. Wem die 600 Höhenmeter zur Winterlücke also nicht reichen, der kann mit einem Abstecher zum Wisshorn über weitere 300 Höhenmeter auch noch einen 3.000er in die Tour integrieren. Ein Start im Bereich des Gipfels wäre zwar auch möglich, den besseren Startplatz findet man jedoch an der Winterlücke, dem ehemaligen Winterübergang für Säumer und Hirten vom Prättigau ins Engadin. Hier findet jeder Platz für seinen Schirm und man kann sich in Ruhe die bevorstehende Flugroute überlegen. Diesmal wird Richtung Süd-Westen gestartet und wer einen streckenflugtauglichen Schirm dabei hat, kann sich von hier an dem Grat über das Pischahorn bis nach Davos und darüber hinaus weiter arbeiten. Mit dem kleinen Bergschirm schwebt man hingegen entspannt über 600 Höhenmeter zurück zum Ausgangspunkt und freut sich dabei darüber, heute keinen einzigen Schritt bergab gegangen zu sein.

Als Landeplatz eignen sich die Wiesen rechts und links der Flüela Passstraße. Manche davon werden sogar gemäht und laden zum Landen und Packen ein. Die Windverhältnisse hier oben am Pass können in den Sommermonaten um die Mittagszeit recht anspruchsvoll sein, weshalb es ratsam ist, eher am späten Nachmittag zum letzten Flug des Tages zu starten.

Wer jetzt noch nicht genug hat, der verweilt noch einen weiteren Tag am Flüela Pass und startet am nächsten Morgen zum Sonnenaufgangsflug am Flüela Schwarzhorn. Hier ist der Startplatz aber weitaus alpiner und ausgesetzter.

Die Tour um die Jöriseen ist mit Sicherheit keine große Bergunternehmung, bei der wir von einem berühmten Gipfel starten. Das Panorama und die einzigartigen Flüge über die Jöriseen und zurück zum Wägerhuus sind jedoch einmalig und gehören zu dem Schönsten, was wir bisher mit dem Gleitschirm erleben durften.



DER AUTOR

Tim Fritz ist Sportwissenschaftler, Ausbilder beim deutschen Skilehrer- und Bergführerverband, Tandempilot, Bikeguide und Inhaber der Bergschule Bergwärts. www.bergwärts.com

ANZEIGE

GTO light 2

www.turnpoint.de

.eu

*The **Woody** Valley **GTO** light 2 is a lightweight harness for **CROSS COUNTRY FLIGHTS** and for your **HIKE & FLY** Adventures!*

Betreutes Fliegen –

Plädoyer für einen stressfreien, effektiven Flugurlaub

Wird das Wetter heute passen, oder ist es doch zu windig? Wie komme ich rauf zum Startplatz? Wird es mir nach dem x-ten Mal Bassano nicht doch langweilig? Beim All-Inclusive-Flugurlaub mit Profis brauchst du dir über derartige Fragen keine Gedanken machen ...

TEXT: **RAINER HATTENHAUER**
FOTOS: **RAINER HATTENHAUER, BEVERLY JÄGER, RUBEN MAHLKNECHT**

FLUGSCHULBEGLEITET FLIEGEN – FLUGSCHULBEGLEITET FLIEGEN –

Dieser Beitrag gehört zur Serie über Fortbildung und flugschulbegleitetes Fliegen. Die Serie ist Teil einer Initiative um Trainingsdefizite zu beseitigen. Fortlaufendes Training ist ebenso wichtig für sichere Flüge wie ein fehlerverzeihendes Fluggerät.

Mal wieder Bassano im Herbst - bei mir ist das quasi die Fliegerversion von „Ewig grüßt das Murmeltier“: Ich kann mittlerweile kaum noch zählen, wie oft ich dieses wunderbare Plätzchen am Südrand der Alpen mit dem bewährten All-inclusive-Service der Harzer Gleitschirmschule von Knut Jäger heimgesucht habe. Die Cracks werden nun wohl die Nase rümpfen: „Betreutes Fliegen“ hört sich ja fast so schlimm an wie „Betreutes Wohnen“ und deutet schon ein wenig an, dass man den längsten Abschnitt des irdischen Daseins hinter sich gelassen hat. In der Tat liegt der Altersdurchschnitt unserer diesjährigen Truppe deutlich im Bereich „Rentenanwärter“.

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

Angefangen hat meine leidenschaftliche Beziehung zu Bassano im Jahr 2009. Im Rahmen der Ausbildung galt es, Höhenflüge abzuhaken, und Spaß gemacht hat mir das damals nicht wirklich: Quantität statt Qualität war angesagt. Rauf - runter - rauf - runter, nur, um das Flugkonto für den begehrten A-Schein zu füllen. Abends lauschte man neidisch den Tischgesprächen der alten Flughä-

sinnen und -hasen, die so ganz entspannt über ihre stundenlangen Thermikflüge schwadronierten, während man selbst die Expressverbindung vom Berg ins Tal nehmen musste. Davon abgesehen zog mich die Landschaft sowie die exzellente lokale Gastronomie in ihren Bann – Bella Italia halt.

Nach dem A-Schein folgte der B-Schein, 2013 schnallte ich mir erstmals einen Motor auf den Rücken und bin seitdem zu ca. 60 % mit dem Motorschirm und zu 40% freifliegend unterwegs. Trotz der Tatsache, dass ich wahrscheinlich deutlich mehr als Durchschnittspiloten in der Luft bin, würde ich mich nicht als übermäßig begabten und schon gar nicht als perfekten Piloten bezeichnen. Und genau hier setzt meine Vorliebe für das betreute Fliegen an. Klar ist es ein großartiges Gefühl, wenn du mutterseelenallein auf dem Berg stehst und eigenverantwortlich dein Material startklar machst, um nach ein paar beherzten Schritten in die Stille des Himmels abzuheben. Aber seien wir ehrlich: Im Vorfeld des eigenständigen Fliegens steht immer der minutiöse Wetter-, Lande- und Startplatzcheck. Und da ich persönlich eher defensiv unterwegs bin, ist die Flugausbeute im Urlaub auf eigenem Kiel meist überschaubar.

Unterwegs mit Freunden

Ein Hauptargument für das betreute Fliegen ist der soziale Aspekt. Hier lernst du Freunde fürs Leben kennen. Das fängt bereits mit der Flugschule an. Mit der Harzer Gleitschirmschule verbindet mich eine längere Vorge-

→ Ruben parkt uns im ersten Bart vor dem Panettone ein und schickt uns anschließend per Air-to-Air-Coaching auf die Reise zum nächsten Wegpunkt.

↑ Die komplette Truppe vor dem Start vom Panettone. So sieht Fliegerglück aus!

↑ Nix von wegen „auf gut Glück raushauen“ - Streckenflüge wollen geplant sein. Ruben stellt uns die wichtigsten digitalen Werkzeuge vor und bespricht die zu erwartenden thermischen Verhältnisse.

schichte. So habe ich in der Urzeit unseres Sports Ende der 80er mal einen Schnupperkurs (seinerzeit „L-Kurs“ genannt) bei Knut Jäger am heimischen Skihang in Bad Sachsa im Harz gemacht. Das „Fliegen“ ähnelte mit dem damaligen Material mit Gleitzahlen von Eins zu Stein allerdings eher einem kontrollierten Absturz – ein Highlight war der Flug vom Rammelsberg Goslar, da kam man dann schon auf „fette“ zwei Minuten Airtime. Wahnsinn, wie sich die Technik verändert hat, insbesondere wie sicher die aktuellen Schirme geworden sind!

Aber zurück zur Tour. Los geht’s entweder mit dem eigenen Auto oder stressfreier mit dem großräumigen Bus der Flugschule. Vor Ort angekommen, atmest du zunächst tief das einmalige Flair der italienischen Luft ein und setzt dich mit einem Cocktail an den Landeplatz vors Garden Relais. Die letzten Pilotinnen und Piloten schweben vom Berg ein, und du spürst die Vorfreude auf eine tolle Flugwoche in dir aufsteigen. Dann kommen auch schon die ersten bekannten Gesichter aus vergangenen Touren begeistert auf dich zu, und man umarmt sich herzlich – der Gemeinschaftsgedanke und Zusammenhalt unter den Tuchfliegern ist einfach einmalig.

Beim opulenten Abendessen wird über vergangene gemeinsame Erlebnisse schwadroniert, und es werden Pläne für die Woche geschmiedet. Nun also gehöre auch ich endlich zu den Thermikjägern.

Start me up

Der erste Tag beginnt. Die italienische Sonne weckt mich und nach dem reichhaltigen Frühstück geht’s auf die Terrasse zur Vorstellungsrunde. Viele Wiederholungstäter sind dabei, die schon mit den Hufen scharren und sehnsüchtig in Richtung Berg blicken. Geduldig nehmen unsere beiden Coaches Beverly (Bevi) Jäger - Juniorchefin der Harzer Gleitschirmschule und Acro-Queen - und Ruben Mahlknecht - Fluglehrerausbilder beim DHV - die Eckdaten der Pilotinnen und Piloten auf als da wären: Das Pilotenlevel nach eigener Einschätzung sowie die für die Woche gesteckten Ziele. Generell ist festzustellen, dass sich die meisten eher defensiv einordnen. Schirmtyp und -farbe wird notiert, damit die Betreuer ihre Schäfchen später im Gewusel sicher identifizieren können. Anschließend geht’s zur Landeplatzbesprechung. Selbst wenn wir alten Hasen das schon x-mal mitgemacht haben, kann man doch immer wieder neue Informationen mitnehmen. So auch dieses Mal, als erstmalig das Reparieren eines zu hohen Landeanflugs mit der Flaps-Technik angesprochen wird. Ruben sitzt nicht umsonst beim DHV und somit direkt an der Quelle, was neue Er-

ANZEIGEN

↑ Flugmanöver werden zunächst auf dem Boden am Simulator besprochen und verinnerlicht.

↑ Bassano-Feeling pur - du sitzt am Landeplatz mit einem Cappucino oder Espresso, schaust dem regen Treiben zu und träumst vom nächsten Thermikbart.

kenntnisse bzgl. unseres Flugsports betrifft. Ich bemerke, wie ein leichtes Raunen durch die Gruppe geht: Die ersten Schirme hauen sich oben raus, und das Fliegervolk wird nervös ... also nix wie hoch auf den Berg!

Jörg, unser bewährter Wohlfühlbusfahrer und Manuel aus Südamerika, der das Fahren mit Mama Silvias Hotelbus eher etwas sportlicher angeht, starten ihre Boliden. Unser erster Startplatz ist der bei vielen unbeliebte Mattenstartplatz Tappeti. Dessen rutschiger Untergrund ist nicht jedermanns/fraus Geschmack. Oben angekommen, bereiten wir uns abseits vor und marschieren mit zusammengeraffter Gleitschirmtulpe nach vorn zur Rennleitung. Die hat Bevi übernommen. Und da darfst du dich wie im Urlaub fühlen: Der Schirm wird von ihr und einigen Starthelfern auseinandergezogen, die Leinen auf Knoten und Verhänger gecheckt. Es folgt die obligatorische Frage „Gurte geschlossen?“, und dann kann es auch schon losgehen. Zwei – drei Schritte und du bist an diesem steilen Startplatz in der dritten Dimension angekommen. Sollte es bei der Starttechnik noch etwas haken, dann bekommst du zielsichere Anweisungen über Funk, um kontrolliert abzuheben. Wenn ich solo am Start gewesen wäre, dann hätte ich wohl locker das Dreifache an Zeit bis zum Abheben benötigt. Das ist der bereits erwähnte Rundumservice! So lässt sich die Schlagzahl der Flüge steigern, dass es bald zugeht wie am Frankfurter Flughafen.

Unten am Landeplatz hat uns Ruben voll im Blick. Wer Bassano kennt, weiß, dass es dort in der Regel zugeht wie in einem Bienenstock. Da ist es ungemein beruhigend zu wissen, dass dir jemand permanent über die Schulter schaut und den Luftraum parallel abscannt. Die behutsamen Eingriffe in die Landeeinteilung der unsicheren Kandidaten per Funk führen dazu, dass auch diese zunehmend sicherer werden. Zu hoch reingekommen? Keine Panik, Ruben betet dich mit dem Manöver „Flaps“ auf kurzer Strecke herunter, ohne dass du den Fußmarsch von Venedig nach Bassano antreten musst.

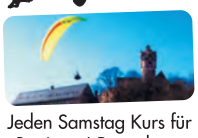
Fliegen für Fortgeschrittene

Das Wetter ist uns freundlich gesonnen. In den nächsten Tagen feilen wir unter der Anleitung der Coaches an unserer Technik. Da die beiden den ganzen Tag über alle Hände voll zu tun haben, gönnen sie sich jeden Morgen eine kleine Auszeit und rücken noch vor Sonnenaufgang aus zum Hike & Fly. Rechtzeitig zur Eröffnung des Frühstücksbuffets schweben Bevi und Ruben vor dem Hotel ein. Ein Ritual, das auch den Gruppenmitgliedern angeboten wird. Die Anzahl der begeisterten Mitstreiter aus unserer Gruppe lag dieses Mal allerdings konstant bei null –

ANZEIGEN

• 2-Jahrescheck Gleitschirm **175,- Euro**
• Retter packen **49,- Euro**
• Setpreis 2-Jahrescheck mit Retter packen **199,- Euro**
Alle Preise inkl. Rückversand
GLEITSCHIRMSERVICE ROTH
www.gleitschirmservice-roth.de
Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975

Performance Center HOTSPORT.de Frankfurt Ronneburg



Namibia, Südafrika, Teneriffa, Südtirol, Annecy, Ölü-Deniz, Griechenland...
Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)
Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse
www.hotsport.de • Tel. 06421/12345 • info@hotsport.de

← Anflug aufs Garden Relais - den fetten Landekreis sollte sogar ich treffen.

die Rentnergang lässt es lieber kommod angehen.

Nach dem Frühstück trifft man sich am Simulator, um das „Manöver des Tages" durchzugehen. Ja, es wird durchaus an der Technik gefeilt! Wir sind schließlich nicht (nur) zum Vergnügen hier. Sich jeden Tag als Gruppe mit einer speziellen Flugübung zu beschäftigen, hat den Vorteil, dass man via Funk permanent live dabei ist, wenn die Kommandos zum Manöver an die Nächste bzw. den Nächsten gegeben werden. Gebetsmühlenartig verfestigen sich die Schritte für Klapper, B-Stall und Flaps-Landung. Fliegerfreund Uwe und ich mussten zugeben, dass uns beim B-Stall doch mal kurz etwas mulmig geworden ist - da heißt es für zart besaitete Gemüter, frische Unterwäsche bereit zu halten.

Highlight der Tour ist der Einstieg in die hohe Kunst des Streckenfliegens mit Ruben. Morgens werden zunächst die theoretischen Grundlagen gelegt. Der obligatorische Wettercheck führt zur Überlegung, welche Strecken sinnvoll und machbar sind. Einige B-Schein Aspiranten benötigen schließlich noch ihren 15-km-Flug für das Ausbildungsnachweisheft. Die Strecke wird via Google Maps / Earth virtuell abgeflogen, so dass man schon einen ungefähren Eindruck davon bekommt, wie die Wegpunkte des geplanten Dreiecks aus der Luft ausschauen bzw. wo Thermikquellen zu erwarten sind. Danach geht es hoch auf den Lieblingsberg aller Bassanojünger: den Panettone. Ruben startet als Erster raus und parkt im Hausbart. Bevi schickt die potenziellen Streckenjäger hinterher – das klappt dank des Trainings der vorangegangenen Tage wie am Schnürchen. Nachdem alle draußen sind, zeigt Ruben die Strecke via Air-to-Air-Coaching an, fliegt ein Stück vor, wartet, fliegt wieder zurück und kümmert sich um Nachzügler. Mit seinem Zeno ist er eh flotter unterwegs als das Gros der Piloten. Die von Ruben prognostizierte „Wohlfühlthermik" ließ allerdings zu wünschen übrig - sie war durch die deutliche Ostkomponente doch eher sportlich. Also nix mit Thermiksänfte, es glich eher dem Ritt auf einem kleinen Thermikdrachen. Auch die Tankstelle am Antennenberg im Westen litt an der allseits umgreifenden Energieknappheit - kein Sprung möglich Richtung Marostica. Aber das ist nun mal das Geniale an Bassano: Hat ein Plan nicht geklappt? -> Zurück zur Landung am Paradis oder Garden Relais und einen neuen Versuch starten. Diesmal mit Handicap am Panettone Startplatz: Der Wind hatte gedreht, jetzt deutlich aus Westen aufgefrischt und mein Start geriet zum eingesprungenen Rittberger, den Bevi mit gezielten, ruhigen Kommandos via Funk doch noch reparieren kann. Das Schöne: Wenn dir die Verhältnisse mal nicht so prickelnd erscheinen, dann kannst du dich auch für eine außerfliegerische Aktivität entscheiden - so wie heute unser pfundiger Kumpel Jörg „Willi", der seiner Lieblingsstadt Venedig zusammen mit seiner Liebsten einen Besuch abgestattet hat.

Überhaupt: Die Geselligkeit kommt bei betreuten Flugreisen nie zu kurz. Man verabredet sich nach der Landung auf einen Cappuccino auf der Hotelterrasse und trifft dort oft auf Bassano-Urgesteine wie Klaus nebst Hund Lommel. Der Aperol Spritz nach dem letzten Flug ist immer noch bezahlbar und die italienische Küche, die man am Abend genießen darf, hat nur einen Nachteil: Es kann passieren, dass du nach dem Urlaub auf die nächsthöhere Schirmgröße wechseln musst.

Time to say goodbye

Nach einer schönen Woche geht's wieder nach Hause. Was nehme ich mit? Das Fliegen und die Eindrücke, die man dabei gewinnt, ist eine (legale) Droge, die lange nachwirkt und den grauen Alltag zu Hause in einem anderen Licht erscheinen lässt. Darüber hinaus sind es die einmaligen Freundschaften, die man in der Gruppe schließt. Betreutes Fliegen ist aus vielen Gründen für Hobbyflieger, zu denen ich mich zähle, zu empfehlen. Du sammelst viel Airtime dadurch, dass du dich wirklich „nur" ums Fliegen kümmern musst. Wetter, Transfer zu den Startplätzen, Sicherheitscheck ... all das sind wichtige Aufgaben, die von der Flugschule übernommen bzw. überwacht werden. Freilich solltest du dich als mündige(r) Pilot(in) stets selbst um deine Sicherheit kümmern, aber es gibt einfach zusätzliches Vertrauen, wenn die Profis noch einmal drüber schauen. Für mich steht jedenfalls fest, dass ich auch nächstes Jahr wieder bei mindestens zwei betreuten Touren dabei sein werde.

DER AUTOR

Rainer Hattenhauer begann 2009 mit dem Gleitschirmfliegen. Seit 2013 ist er auch regelmäßig mit Benzinthermik unterwegs. Er liebt das gemütliche Fliegen in ruhiger Herbstthermik und Ski & Fly im Winter.

ANZEIGE

+LEICHTER
Gewichteinspahrung von bis zu 800g durch Leichtbautechnologie und Reduktion der Gesamtleinenlänge

+SCHNELLER
höhere Trimmgeschwindigkeit durch modifizierte Eintrittsöffnung mit Nitinol und Modifikation der Leinengeometrie

+STABILER
mehr Leistung durch verstärkte Rolldämpfung mit neuem Profil

+SICHERER
erhöhte passive Sicherheit, geringere Eigenträgheit – neue Dimension in Leistung und Sicherheit

+GEWICHTSBEREICH
7 Größen Gewichtsbereich 50-160 kg

WIR HABEN DIE *Sicherheit* WEITER ENTWICKELT, DAMIT DU DICH *Sicher* WEITER ENTWICKELN KANNST

Die Emotion-Linie steht als Synonym für Sicherheit der neuesten Generation, der Emotion 4 trägt die Symbiose aus sportlichem Handling und absoluter Gutmütigkeit in die Zukunft. Bereits der Emotion 3 hat eindrucksvoll unter Beweis gestellt, dass sich Sicherheit auch mit agilem Handling vereinen lässt, wodurch der Flügel auch lange nach der Schulung sichere Glücksmomente verspricht. Daran wollten wir festhalten und gleichzeitig konstruktiv alles in Frage stellen, um die A-Klasse-Referenz auf ein neues Level zu heben. Nach mehr als drei Jahren Entwicklungsarbeit, eröffnet der Emotion in seiner vierten Generation nun wieder eine neue Ära. Schneller, leichter, sicherer und der wichtigste Wert an dem wir den Emotion messen: Das sichere Piloten-Lachen nach der Landung.

Weitere Informationen unter:

www.u-turn.de

U-TURN
SAFE FUN

© EWA KORNELUK

Wie fliegt man, wenn viel los ist?

Learning from the Brit's

AUTOR UND FOTOS: FLYBUBBLE.COM BEARBEITUNG: KARL SLEZAK ÜBERSETZUNG: LENA CRÖNINGER

Großbritannien mit seinen baumlosen Hügeln und Küsten-Klippen ist ein Mekka des Soarings. Die britischen Gleitschirmflieger sind Meister im Hangaufwind-Fliegen. Und weil oft viel los ist an den Spots, haben die UK-Pilots gute Strategien gegen das große Kollisions-Risiko dieser Flugart entwickelt.

Dieser Artikel wurde auf www.flybubble.com veröffentlicht, hier gibt es ein Video zum Thema: https://flybubble.com/blog/how-to-fly-in-paragliding-traffic

safety & training

Das Fliegen mit vielen anderen Piloten in der Luft kann einschüchternd sein. Es gibt eine Menge zu beachten. Es ist nicht einfach, weil man diese Fähigkeit nicht üben kann, bis man an einem Gelände mit viel Flugbetrieb ist. Lasst uns also einige der Grundlagen besprechen und einige der Techniken betrachten, mit denen ihr euch beim Hangaufwind mit anderen Piloten aus Schwierigkeiten heraushalten könnt.

1. Rechts abbiegen, um eine Kollision zu vermeiden

Diese Regel gilt überall. Weiche jedem Fluggerät aus, indem du nach rechts abbiegst. Wenn sich mir Piloten von vorne nähern, muss ich nach rechts abbiegen, um ihnen auszuweichen.

Wenn sich rechts von mir ein Hindernis wie ein Hang befindet, kann ich diese Regel nur begrenzt befolgen. Das bedeutet umgekehrt, dass sich die Piloten mit dem Hang an der linken Seite soweit vom Hang fernhalten müssen, dass die Flieger auf der Innenseite Platz haben, um vorbeizufliegen.

2. Sieh dich um, bevor du kurvst

Wenn du deinen Kopf drehst, kannst du sehen, ob jemand in dem Bereich fliegt, in den du abbiegen möchtest. Aber noch wichtiger ist, dass der andere Pilot sehen kann, dass du deine Richtung ändern möchtest. Durch das rechtzeitige Umsehen vor dem Abbiegen, kann der Verkehr darauf reagieren und hinter dich oder an die Außenseite der Kurve ausweichen, was dir mehr Platz verschafft.

3. Ist die Kante rechts, bleib nah dran

Wenn du dich relativ nahe am Hang hältst, wenn dieser rechts von dir liegt, fühlen sich andere Piloten durch deinen Anflug nicht „aus dem Aufwind gedrängt". Wenn du zu weit vom Hang wegfliegst, werden sich einige Piloten zwischen dich und die Kante schieben, und damit beginnt die Aufteilung in mehrere Spuren (und das anschließende Chaos). Fliege also in für dich sichere Nähe heran und halte diese Spur.

4 Plane deinen Fluchtweg

Überlege im Voraus, was du tust, wenn dir andere Piloten zu nahekommen? Kannst du nach rechts abbiegen? Kannst du schnell nach links abbiegen, oder versperrt dir ein Pilot den Fluchtweg? Andere Piloten anzuschreien, wird nichts bringen, denn dann ist es wahrscheinlich schon zu spät.

5. Ändere deinen Kurs frühzeitig

Wenn du frühzeitig auf den herannahenden Verkehr reagierst und dann in einer geraden Linie fliegst, ist es für die anderen Piloten offensichtlich, was du tust. Versuche, weit vorausschauend zu fliegen, und du wirst feststellen, dass du allein durch die Art und Weise, wie du fliegst, einen klaren Flugweg vorgibst.

6. Lass Raum für unerwartetes Sinken und Fehler

Jeder braucht Platz, um auf unerwartete Luftströmungen und Verkehrssituationen reagieren zu können. Klemme Piloten nicht an der Kante ein und über- oder unterfliege andere Piloten nicht ohne einen Mindestabstand von 20 m.

7. Nutze die ganze Kante

Wenn es zum soaren geht, macht es keinen großen Unterschied, wann du drehst. Wenn du lange Schenkel fliegst, gibt es weniger Wendemanöver und weniger Verkehrschaos.

8. „Vorfahrt" ist nur ein Richtwert

Wenn du den Hang nah zu deiner Rechten hast, hast du „Vorfahrt", aber das bedeutet nicht, dass du direkt in andere hineinfliegen und einen Zusammenstoß in der Luft verursachen kannst. Dein Flugweg muss für andere vorhersehbar sein, deshalb gilt hier „Kurshalte-Pflicht". Aber auch jetzt besteht Deine Verantwortung darin, anderen Piloten auszuweichen, falls das erforderlich ist. In der Abbildung rechts bestand die einzige Lösung darin, dass ich weiter nach rechts auswich. Der sich nähernde Pilot wurde von einem abbiegenden Gleitschirm eingekesselt, daher blieb ihm wenig Spielraum, um mir auszuweichen.

9. Fliege hinter, nicht neben dem Piloten

Gleitschirmflieger fliegen mit sehr ähnlichen Geschwindigkeiten. Wenn du also in der Überholposition fliegst, blockierst du lange Zeit Luftraum und behinderst den Piloten beim Abbiegen. Versuche, hinter dem Piloten zu fliegen, so dass sich nur eine Flugspur bildet.

10. Schaffe Platz durch Geschwindigkeitsanpassung

Wenn du die ganze Zeit nur mit „Hände oben" fliegst (Trimmgeschwindigkeit), wirst du anfangen, Piloten einzuholen, besonders wenn du hoch beladen bist oder einen Schirm höherer Klasse fliegst. Es liegt nicht in der Verantwortung der anderen Piloten, schneller zu fliegen; denn du hast das Verkehrsproblem verursacht. Es ist das Gleiche wie beim Autofahren – halte einen sicheren Abstand. Habe keine Angst, mit moderat gezogenen Bremsen zu fliegen, du wirst deinen Schirm nicht mit nur 25 % Bremse abreißen. Achte aber darauf, beim Kurven mit dem angebremsten Schirm immer die Außenbremse zu lösen, um keinen Strömungsabriss zu verursachen.

Fliegen bei viel Betrieb: Zusammenfassung

Denke daran, anderen auszuweichen, indem du möglichst nach rechts abbiegst, schau dich um, bevor du kurvst, und folge den etablierten Flugwegen. Schaffe Platz, indem du die gesamte Soaringkante nutzt, vorausschauend denkst und bei Bedarf langsamer wirst. Wenn jemand in der Luft ein Problem zu sein scheint, rede später mit ihm. Oft liegt es nur daran, dass du nicht sehen kannst, was die anderen sehen. Du denkst, dass sie schlecht fliegen, aber hinter dir war beispielsweise jemand, der sie daran gehindert hat, dorthin zu fliegen, wo sie sein sollten.

Viel Spaß zusammen in der Luft!

DER AUTOR

Karl Slezak, DHV-Sicherheits- und Ausbildungsreferent, Fluglehrerausbilder, Gleitschirmflieger der ersten Stunde

© STEFAN BOCK

Erste Hilfe Training für Gleitschirmpilotinnen und -piloten

safety & training

Notruf

In der Serie „Erste Hilfe für Gleitschirmpilotinnen und -piloten“ versorgen wir euch mit Informationen zur Ersten Hilfe in Notfallsituationen. Die Beiträge richten sich an Ersthelfer ohne professionellen medizinischen Background.

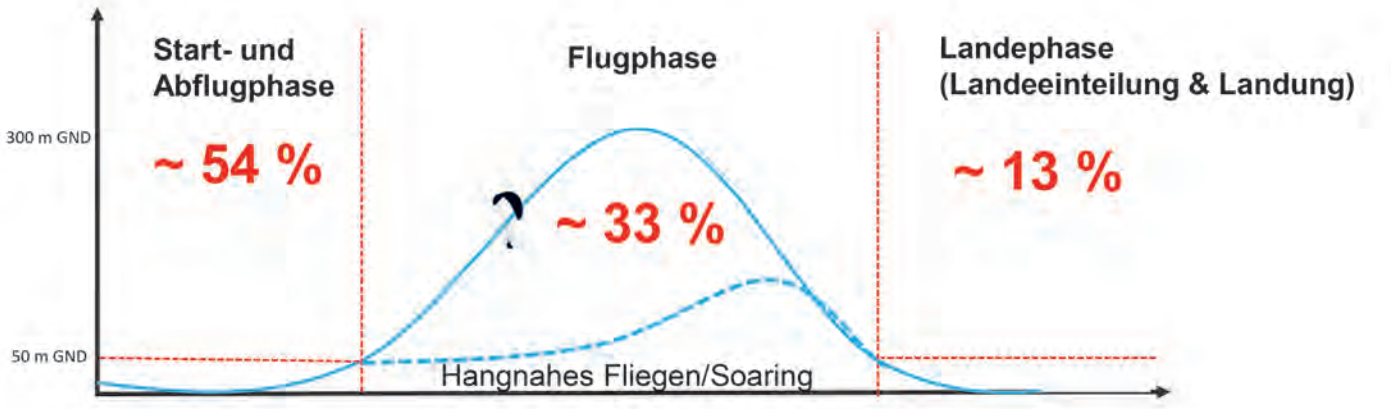
TEXT UND FOTOS: **RICO KUHNKE**

Unfallbericht Gleitschirm 2021

In seinem Unfallbericht Gleitschirm 2021 berichtet der DHV von 113 Unfällen, bei denen sich deutsche Piloten schwere Verletzungen zuzogen. Schwere Verletzungen umfassen dabei eine große Bandbreite und reichen von Bänder- und Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen). Zudem verstarben in diesem Zeitraum 13 Piloten bei Gleitschirmunfällen.

Besonders ins Auge fallen die häufigen Unfälle in der Start- und Abflugphase. Ursache hierfür ist meist ein ungenügender Vorflugcheck mit übersehenen Leinenknoten, eingeschlauften Bremsleinen, nicht geschlossenen Beckengurten oder fehlerhaftem Ausdrehen. Zudem birgt das Starten in schwierigem Gelände ein Verletzungsrisiko durch Umknicken, Stolpern oder Ausrutschen.

MERKE: Am Startplatz „knubbeln“ sich an schönen Tagen viele Piloten, schnell entsteht Hektik bei der Startvorbereitung. Hier können wir uns alle gegenseitig unterstützen und damit Unfälle vermeiden helfen. Gerade erfahrene Piloten sollten hier Vorbilder für Neueinsteiger sein. Unterstützung beim Auslegen des Gleitschirms, ein Blick auf die Leinen und das Öffnen des Schirms beim Startvorgang – dann gegebenenfalls ein laut gerufenes „Abbruch, Abbruch...“ kann helfen Leben zu retten.



↑ Unfallstatistik 2021 nach Start- und Abflugphase, Flugphase und Landephase

Betrachtet man die Flugphase, ist es hier häufig die fehlende oder fehlerhafte Reaktion auf Störungen, die zu Unfällen führt. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit hangnahem Fliegen bei unterschätzten Turbulenzen und Kollisionen bei Nichtbeachten der bestehenden Ausweichregeln. Das Risiko von ausreichender Höhe (Höhe = Sicherheit) ist auch in der Landephase unfallbelastet. Hier sind es vor allen Dingen bodennahe steile Kurven, zu starkes Anbremsen mit Strömungsabriss und Leeturbulenzen, die zu schweren Unfällen führen.

Während Unfälle mit tödlichem Ausgang oder Unfälle mit schweren Verletzungen nahezu lückenlos erfasst werden, ist die Dunkelziffer bei leichteren Verletzungen deutlich höher. Die Wahrscheinlichkeit als Ersthelfer mit einem Unfall konfrontiert zu werden, ist zwar gering, doch die Spannbreite der möglichen Notfallsituationen reicht weit über den Unfall hinaus. Angefangen bei Maßnahmen nach einem Insektenstich mit allergischer Reaktion, bei der Betreuung von einem Zuschauer mit Herzinfarkt bis hin zur Herz-Lungen-Wiederbelebung eines Gleitschirmpiloten nach einer unfreiwilligen Wasserlandung.

Eine Reise nach Meduno

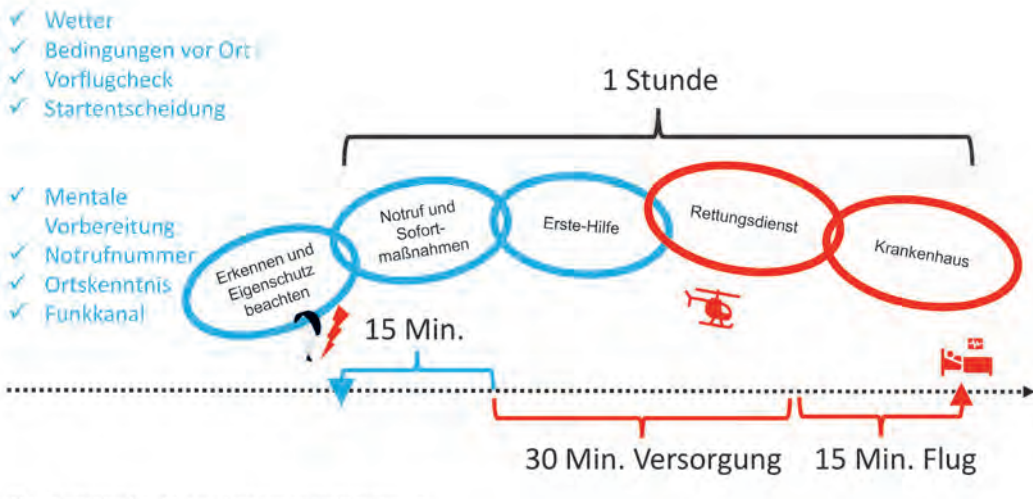
Es ist Juni und vier befreundete Gleitschirmpiloten haben sich gemeinsam auf den Weg nach Meduno in Norditalien am Fuße des Monte Valinis gemacht. Das Fluggebiet am südlichen Alpenrand verspricht tolle Soaring-Bedingungen entlang einer kilometerlangen Hangkante. Die ersten Tage waren optimal und die Freunde hatten schon ausgiebige Thermikflüge bis zum Sonnenuntergang. Heute Mittag sind die Bedingungen, aufgrund des starken Windes recht anspruchsvoll und die Gruppe entschließt sich, auf das angekündigte Abschwächen des Windes in den Abendstunden zu warten. Entspannt schauen sie den erfahrenen Gleitschirmpiloten zu, die an der Hangkante und der oberhalb des Startplatzes liegenden flachen Wiese gekonnt mit dem laminaren Wind spielen. Ein 50-jähriger Pilot möchte den Schirm rückwärts aufziehen. Den Freunden fällt auf, dass der Pilot unsicher und hektisch wirkt, es fällt ihm schwer seinen Schirm am Boden zu halten. Eine plötzliche Windböe hebelt den Piloten aus, er verliert die Kontrolle über seinen Schirm und wird vom Schirm über den Schotter und die angrenzende Wiese gezogen. Erst durch das beherzte Eingreifen eines Piloten, der sich auf den Schirm wirft und das Tuch zusammenrafft, entspannt sich die Situation. Die Freunde schauen sich entsetzt an.

Der Notfall beginnt vor dem Unfall

Während es für uns Piloten normal ist, sich mit Wetter und den besonderen Flugbedingungen vor Ort zu beschäftigen, kommt die mentale Vorbereitung auf einen möglichen Notfall in der Regel zu kurz. Die Vorbereitung auf die Erste-Hilfe beginnt bereits im Kopf beim Eintreffen im Fluggelände. „Wie lautet die regionale Notrufnummer?“ „Welche Angaben zum Unfallort könnte ich machen?“ „Steht mir Erste-Hilfe-Material zur Verfügung?“ und besonders in Gruppen die Frage „Wie können die Aufgaben sinnvoll verteilt werden?“. Die Klärung dieser Fragestellungen vermeidet im Ernstfall Stress und sorgt für ein optimales Ineinandergreifen der Glieder in der Versorgungskette.

Erkennen und Eigenschutz beachten

Nicht immer sind Notfallsituation klar zu erkennen und es kann helfen, die Beobachtung mit Fliegerkollegen kurz zu besprechen. Verschwindet ein Gleitschirm unerwartet beim Landeanflug oder beobachtet man einen Piloten mit augenscheinlichen Problemen bei den Startvorbereitungen, sollte man aufmerksam werden und sich bei Bedarf mit anderen abstimmen. Hat man einen Notfall beobachtet und diesen als solchen identifiziert, muss jemand die Koordinierung der Aufgaben übernehmen. Steht medizinisches Fachpersonal zur Verfügung, wird dieses in der Regel „Den Hut aufsetzen“. Falls nicht, sind engagierte Ersthelfer gefragt. Nutzt freie Ressourcen und verteilt die Aufgaben sinnvoll. „Wer kümmert sich um den Verunfallten?“, „Wer ist in der Lage einen Notruf abzusetzen?“, „Wer weiß, wo Erste-Hilfe Material zu finden ist?“ und vor allen Dingen „Gibt es Gefahren, die uns die Erste-Hilfe Maßnahmen erschweren oder gar unmöglich machen?“. Die Beachtung des Eigenschutzes muss das oberste Gebot bei all unseren Maßnahmen sein. Im Zweifel sollte man vor einer überstürzten Rettung zuerst einen Notruf absetzen und sich im Anschluss gemeinsam überlegen, wie man weiter vorgehen will.



→ „Golden hour" bis zur Versorgung im Schock-raum

EXKURS: Im Beitrag „Tödliches Ende eine ruhigen Abend-Abgleiters", DHV-info 233 Januar – Februar 2022, berichtet ein Ersthelfer über einen Rettungsversuch seines Freundes. Dieser war ca. 20 Meter vom Strand entfernt im Wasser gelandet. Sehr selbstkritisch reflektiert er dabei, wie er voll bekleidet und mit Fliegerschuhen allein zu dem um Hilfe schreienden Fliegerkollegen geschwommen ist. Durchnässende Kleidung erschwert das Schwimmen um ein Vielfaches und man erschöpft rasch. Idealerweise zieht man die Kleidung aus und nimmt sich für die Rettung einen schwimmfähigen Gegenstand, zum Beispiel ein Surfbrett, zur Hand. Hilfreich wäre zudem ein Multitool oder Messer, um den Verunfallten aus den Gurten befreien zu können. Zwar konnte der verunglückte Pilot gemeinsam mit zwei weiteren Helfern an Land gebracht werden, aber selbst die sofort eingeleiteten Wiederbelebungsversuche von Ersthelfern und Rettungsdienst blieben ohne Erfolg.

Notruf

Gerade für schwerverletzte Piloten ist die Zeit bis zur weiteren Versorgung in der Klinik überlebenswichtig. In der Notfallmedizin spricht man aus diesem Grund gerne von der sogenannten „Golden-Hour". Gemeint ist hierbei die Zeit zwischen dem Unfall und der Übernahme im Schockraum, diese sollte möglichst eine Stunde nicht überschreiten. Rechnet man von dieser Stunde die Versorgungszeiten durch das Rettungsdienstpersonal, das Beladen des Rettungshubschraubers in unwegsamen Geländen, den Rückflug und die Übergabe in der Klinik ab, wird rasch klar, dass jede Sekunde zählt. Für das Erkennen, den Notruf, die Sofortmaßnahmen sowie die Erste Hilfe bleiben in diesen Fällen nur 15 Minuten. Zeit zum langen Überlegen ist dann nicht vorhanden.

Mit der 112 steht eine europaweite Notrufnummer zur Verfügung. Neben allen Ländern der europäischen Union gilt die Notrufnummer auch in den meisten Europäischen Staaten wie zum Bespiel Großbritannien, Norwegen und der Schweiz. Aber auch in Ländern wie der Türkei, Russland, Kanada und den Vereinigten Staaten wird die 112 auf länderspezifische Notrufnummern weitergeleitet. In der Regel wird das Telefonat von einem erfahrenen Leitstellendisponenten entgegengenommen. Dieser leitet durch das Gespräch und hilft den Anrufenden bei der Beantwortung wichtiger Fragestellungen. Neben Informationen zum Unfallhergang und dem Verletzungs- bzw. Notfallbildes sind es vor allen Dingen Angaben zum Notfallort und zur Anzahl von Verletzten, die für den Rettungsdienst von Bedeutung sind. Zudem geben die Disponenten Hinweise zu Verhaltensregeln und Ersten-Hilfe.

MERKE: Als Orientierung können bei der Informationssammlung die fünf „W" helfen: „Wo ist das Ereignis?", „Wer ruft an?", „Was ist geschehen?", „Wie viele Betroffene?" und vor allen Dingen „Warten auf Rückfragen!". Denke in Stresssituationen immer daran, dass der Leitstellendisponent das Gespräch beendet und nicht Du.

TIPP: Reichen laute Hilferufe nicht aus, um auf sich aufmerksam zu machen, ist in den Bergen das ***Alpine Notsignal*** eine gute Möglichkeit. Hierzu werden über den Zeitraum von einer Minute sechs akustische Zeichen (Trillerpfeife oder Rufen) oder optische Zeichen (Taschenlampe, Schwenken der Jacke) gefolgt von einer Minute Pause abgegeben und danach wiederholt. In unwegsamen Gelände kann für den Hilferuf auch eine Signalrakete abgefeuert werden.

Die regionalen Leitstellen kennen ihre Einsatzgebiete sehr gut. Dies gilt insbesondere für die Start- und Landeplätze der Gleitschirmvereine. Während des Notrufes alarmiert der Leitstellendisponent parallel die notwendigen Rettungsmittel. Aufgrund der meist abgelegenen Start- und Landeplätze wird er in den meisten Fällen zusätzlich zu den bodengebundenen Rettungsmitteln einen Rettungshubschrauber verständigen.

Versorgungssysteme in anderen Ländern

Immer wieder sind Gleitschirmpiloten darüber erstaunt, wenn im Ausland die Rettungsmittel nicht zeitnah bereitgestellt werden können. Während in Deutschland mit einer durchschnittlichen Hilfsfrist von maximal 15 Minuten bis zum Eintreffen des ersten Rettungsmittels gerechnet werden kann, ist dies im Ausland mitunter problematisch. Und dies mitnichten nur in exotischen Ländern mit mangelnder Infrastruktur. Aus Erzählungen von betroffenen Ersthelfern sind 1 bis 2 Stunden Wartezeit bis zum Eintreffen des qualifizierten Rettungsdienstes auch in Spanien oder Italien, selbst an den Hotspots, keine Seltenheit.

Erkundigt euch im Vorfeld eures Gleitschirmurlaubs, wie der Rettungsdienst im Zielland strukturiert ist. Insbesondere bei Reisen in Länder mit mangelnder Infrastruktur sollten sich Gleitschirmpiloten darüber klar werden, was sie erwarten dürfen und was nicht. In unserer Serie werden wir aus diesem Grund bei den Erste-Hilfe Maßnahmen berücksichtigen, in welchem Umfeld der Notfall stattfindet. Immer wieder geben wir euch Tipps wie ihr euch in strukturschwachen Gebieten behelfen könnt.

First-Aid-Kit:
- 2 Verbandpäckchen
- 2 sterile Kompress
- Einmalhandschuhe
- Pflasterrolle breit
- Dreiecktuch
- Rettungsdecke

↑ First-Aid-Kit

MERKE: Am Markt werden eine Reihe von Live Tracking Systemen angeboten, über die man im Notfall eine Notfallalarmierung über ein Mobilfunk-, Funk- oder Satellitennetz vornehmen kann. In der Regel senden die Systeme nach deren Aktivierung die Standortdaten an eine übergeordnete Rettungsleitstelle. Diese veranlasst dann die Alarmierung eines geeigneten Rettungsmittels. In manchen Ländern stehen die Systeme kostenfrei zur Verfügung.

First-Aid-Kit

Für die Sofortmaßnahmen und Erste-Hilfe sollten Piloten immer etwas Erste-Hilfe Material dabeihaben. Bewährt hat sich ein stark reduziertes First-Aid-Kit mit nur wenig Material. In meinem Fall sind das gerade einmal 153 g, die mir bei einer möglichen Erstversorgung helfen.

Neben dem Standardmaterial ist es ratsam, ein paar Klebepflaster in unterschiedlichen Größen mit dabei zu haben. Zwar sind diese für größere Wunden ungeeignet, allerdings kommen kleinere Verletzungen deutlich häufiger vor und so ist es gewährleistet, dass das First-Aid-Kit regelmäßig in die Hand genommen wird. Ich habe übrigens noch zusätzlich eine Zeckenzange mit dabei. Achtet bei den Verbrauchsmaterialien auch auf die Haltbarkeit. Die gilt insbesondere für die Pflasterrolle, deren Kleber sich bei höheren Temperaturen rasch erschöpft und die Einmalhandschuhe, die sich gerne verkleben. Dahingegen können Verbandpäckchen, sterile Kompresse, Dreiecktuch und Rettungsdecke auch mal nach dem Ablauf des Mindesthaltbarkeitsdatums weiterverwendet werden.

HINWEIS: Erweitertes Erste-Hilfe Material für den Einsatz bei Hike + Fly oder bei Outdooraktivitäten werden wir in den kommenden Artikeln vorstellen.

Eine Reise nach Meduno (Fortsetzung)

Sofort machen sich die Freunde auf, dem verunfallten Gleitschirmpilot zu helfen. Einer der Freunde greift nach dem First-Aid-Kit in seinem Gurtzeug und ein anderer nach seinem Mobilphone. Schon auf dem Weg winkt der Verunfallte und zeigt damit an, dass er bei Bewusstsein und wahrscheinlich nicht schwer verletzt ist. Beim Patienten angekommen sitzt dieser bereits wieder. An den Unterarmen sind Schürfwunden und Prellungen zu erkennen. Ansonsten scheint der Fliegerkollege unverletzt. Ein australischer Gleitschirmpilot gibt sich als Paramedic aus und übernimmt die weitere Versorgung. Der Leichtverletzte nutzt daraufhin den Teambus einer Gleitschirmschule, um ins Tal zukommen. An diesem Tag verzichtet er auf einen weiteren Startversuch. Am nächsten Abend startet er bei deutlich besseren Bedingungen und genießt einen entspannten Flug.

Ausblicke – Thermikfliegen am Merkur

Im nächsten Beitrag kommt es im Landeanflug zu einem Strömungsabriss und in der Folge zu einem Absturz aus 3-5 Meter Höhe. Die Fliegerkollegen kümmern sich um den Gleitschirmpiloten.

DIE AUTOREN

Rico Kuhnke ist Notfallsanitäter und war lange Zeit im Rettungsdienst tätig, Heute ist er Gesamtschulleiter der DRK-Landesschule mit elf regionalen Bildungsstandorten.

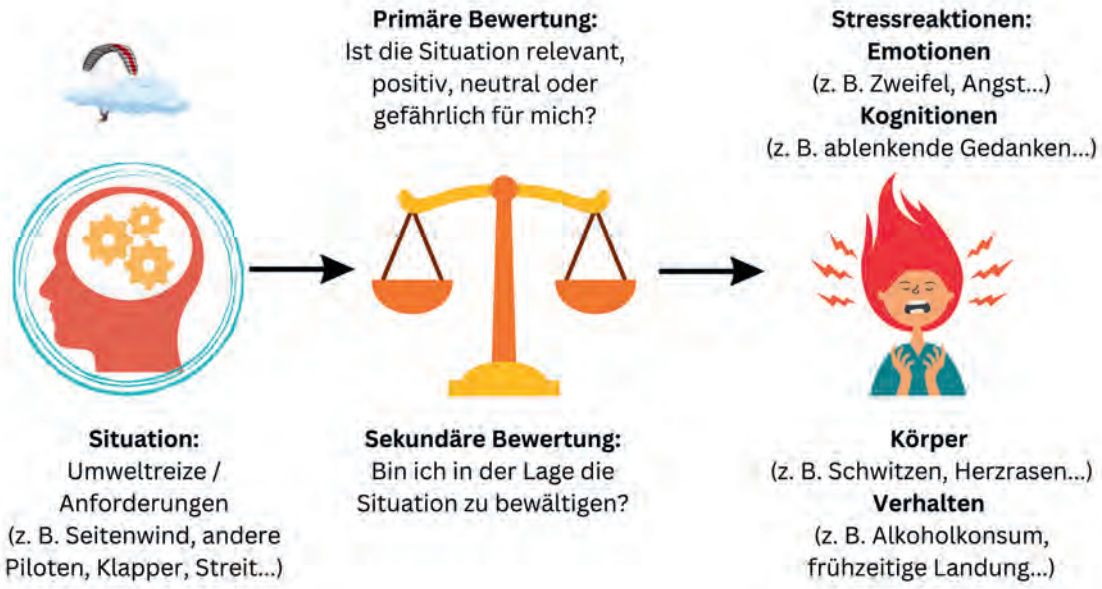
Viele Piloten geraten am Startplatz durch den Trubel in Stress

safety & training

Erhöhtes Unfallrisiko wegen Stress

Stress ist ein allgegenwärtiges Thema. Jeder hat immer wieder Phasen, in denen Stress in den unterschiedlichsten Lebensbereichen auftaucht. Viele Piloten wissen aus eigener Erfahrung, dass Stress die Leistung negativ beeinflusst. Wichtig ist zu bedenken, dass ein ungesundes Stressniveau die Anfälligkeit für Unfälle erhöht.

TEXT UND FOTOS: **YVONNE DATHE**



↑ Die Stressmechanismen, in Anlehnung an das transaktionale Stressmodell nach Lazarus.

Ein Leben ohne Stress?

Ein Leben ganz ohne Stressoren (= Reize, die Stress auslösen können) ist kaum vorstellbar. Stell dir vor, du würdest im sprichwörtlichen Schlaraffenland leben. All deine Wünsche würden dir von den Lippen abgelesen, du müsstest dich um nichts kümmern, alles geschieht ganz von allein. Wie lange wäre das schön? So ein paar Wochen im Urlaub ist das sehr angenehm. Vielleicht auch eine etwas längere Zeit. Doch irgendwann wäre das Leben ziemlich langweilig. Das zeigt schon, dass ein gewisses Stressniveau uns fordert und sogar gut für unser Wohlbefinden sein kann, solange die Anforderungen nicht zu hoch werden.

Wie Stress entsteht

Beim Gleitschirmfliegen und bei allen anderen Sportarten gibt es eine Vielzahl von Stressoren, die uns beeinflussen können. Aus der direkten Umwelt eines Piloten könnten das Zuschauer am Startplatz, andere Piloten, seitlicher Wind, zu viel oder auch zu wenig Wind, verändernde Wetterverhältnisse und vieles mehr sein. Indirekt können auch Stressoren aus dem privaten oder beruflichen Umfeld wie z.B. Konflikte mit dem Partner oder Kollegen, Identitätskrisen, Familienzuwachs, Überforderungen in der Arbeit oder ähnliches eine Rolle spielen. Wenn die fliegerische Leistung nicht den eigenen Ansprüchen entspricht, kann auch das ein zusätzlicher Stressor sein.

Kommen viele kleinere und größere Stressoren zusammen, kann dies zu einer hohen Stressbeanspruchung und damit zum Erleben von Stress führen. Ob eine Stresssituation zu einer übermäßigen Beanspruchung führt oder nicht, hängt von der eigenen Person ab. Stressoren oder auch Stressbelastungen sind grundsätzlich erst einmal neutral.

Mit einem Beispiel möchte ich dir das verdeutlichen: Ein Stressor wie kräftiger Wind am Startplatz kann für Pilot 1, der schon viel Erfahrung hat und jede Gelegenheit zum Groundhandling nutzt, eine willkommene Gelegenheit sein, um den Cobrastart anzuwenden. Für Pilot 2, der gerade erst seine Ausbildung beendet hat und diverse Schwierigkeiten beim Rückwärtsaufziehen hat, ist die Situation eher überfordernd.

Aber nicht nur zwischen verschiedenen Piloten sondern auch Unterschiede in der physischen oder psychischen Verfassung eines Piloten können das Beanspruchungsniveau beeinflussen. Wenn Pilot 1 ausgeschlafen und fit ist, fühlt er sich in starker Thermik wohl. Hat er schlecht geschlafen oder ist anderweitig körperlich angeschlagen, kann starke Thermik dazu führen, dass er sich überfordert und unsicher fühlt.

Nicht jede hohe Stressbelastung ist also für jeden Piloten auch eine hohe Beanspruchung. Es kommt immer auch auf die persönliche psychische und physische Verfassung an.

Der Kopf kann Stress noch verstärken

Unser Verstand ist ständig damit beschäftigt, die Umweltreize zu verarbeiten und zu interpretieren. Dabei finden Bewertungen der Situation als positiv, neutral oder gefährlich statt. Wenn eine Situation für uns als gefährlich beurteilt wird und wir dann in der zweiten Bewertung feststellen sollten, dass unsere Ressourcen nicht für die Situation ausreichen könnten, entsteht Stress. Unter einer „gefährlichen" Situation kann auch eine Situation fallen, die lediglich unser Image gefährdet.

Wenn wir z. B. befürchten, ausgelacht zu werden, dann ist die Situation für uns ebenfalls negativ und potentiell gefährlich. Ressourcen sind alles, was uns helfen kann, eine Situation zu meistern z. B. Flugpraxis, Fähigkeit der Emotionskontrolle, lösungsorientiertes Denken, andere Piloten, die einen unterstützen und vieles mehr.

Manche Piloten verstärken die Stressbelastung, indem sie sich selbst noch mehr Druck machen. So möchten einige besonders „perfekt" starten und landen oder sie möchten nicht als „Startplatzblockierer" gelten und möglichst schnell starten oder sind ungeduldig, bis sie endlich an der Reihe sind. In der Luft möchten einige nicht als „Loser" gelten und „beißen die Zähne zusammen", obwohl die Flugbedingungen bereits nicht mehr für sie geeignet sind.

Stress wirkt sich auf das Fliegen aus

Sollte die Bewertung ergeben, dass die eigenen Ressourcen für die Situation womöglich nicht ausreichend sind, entsteht negativer Stress, der sich auf unsere Emotionen, Kognitionen, Körper und das Verhalten auswirkt.

Auf der emotionalen Ebene kann es zu Unwohlsein, Zweifel oder sogar Ängsten kommen. Auf der kognitiven Ebene wird das Denken beeinflusst, es fällt einem schwerer sich zu fokussieren und die körperlichen Reaktionen werden häufig als schlimm und zusätzliche Stressbelastung empfunden. Im Zusammenspiel mit Bewertung der körperlichen Reaktionen und den körperlichen Reaktionen an sich (z.B. schwitzen, Herzrasen, Verspannungen) schaukelt sich die Stressreaktion nach oben. Die Feinmotorik ist eingeschränkt, da sich Muskeln verspannen. Dieses Zusammenspiel der ersten drei Stressreaktionen führt schlussendlich häufig auch dazu, dass wir uns anders verhalten. Das fängt schon vor dem Start an, so trinken manche vor dem Start Alkohol oder konsumieren Drogen / Medikamente / Zigaretten, um die Stressreaktionen zu betäuben. Obwohl eine 0 Promille-Grenze gilt. Während des Fluges fliegen sie defensiver oder aggressiver oder gehen früher landen.

Das Verletzungsrisiko steigt unter Stress

Piloten unter Stress sind häufig durch ihre Stressreaktionen abgelenkt, sie haben Probleme, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, die Reaktionszeit verlangsamt sich, was zusätzlich ein Risiko beim Fliegen ist. Unter Stress wird auf der körperlichen Ebene zwar die Durchblutung erhöht, was dazu führt, dass die Muskeln besser und schneller reagieren können, leider wird aber der Bereich des Gehirns weniger durchblutet, der für das rationale logische Denken zuständig ist, diese Tatsache erhöht das Risiko für Fehlentscheidungen.

Wie kann das Verletzungsrisiko gesenkt werden?

Jeder Pilot hat natürlich eigene Grundvoraussetzungen, die dazu führen, dass Situationen als Stress erlebt werden oder nicht. Es gibt Menschen, die von Natur aus eher ängstlich oder draufgängerisch sind, darauf haben wir nicht so viel Einfluss. Dennoch kann durch die Sportpsychologie auf den anderen Ebenen Einfluss genommen und das Verletzungsrisiko gesenkt werden.

Zunächst sollte das Umfeld möglichst optimiert werden. Wenn an den äußeren Umständen etwas zum Positiven verändert werden kann, dann ist das einfacher, als mental dagegen anzukämpfen. So ist es beispielsweise einfacher, bei einem Streckenflug eine Windel oder ein Urinalkondom zu benutzen, als mental den Druck der Blase zu unterdrücken. Als Pilot ist es wichtig, die eigenen Stressoren im Umfeld zu erfassen, damit diese im Anschluss optimiert werden können.

Wenn die äußeren Umstände optimiert sind, dann ist der nächste Ansatzpunkt die eigenen Motive und Ziele zu klären. Im Sicherheitstraining können die Grenzen des Schirmes und das eigene Können ausgelotet werden. Davon abhängig ist die eigene Selbstwirksamkeitserwartung, also das Vertrauen und die Überzeugung in die eigenen Fähigkeiten, um die Flugsituationen meistern zu können. Daneben können die eigenen Stressverstärker analysiert und gegebenenfalls neu bewertet werden. Ein Achtsamkeitstraining kann helfen, den Fokus zu halten und Situationen als neutral zu begegnen und die eigenen Grenzen zu erkennen. Ein Entspannungstraining kann die Regenerationsfähigkeit des Körpers fördern.

Abschließend sollten für Situationen, die auf einen zukommen können, mentale Handlungspläne erstellt und eingeübt werden. Ein Handlungsplan ist vergleichbar mit den Plänen in Gebäuden, die einem dem Weg nach draußen im Brandfall zeigen. Habe ich mir den Plan angesehen und eingeprägt, ist die Wahrscheinlichkeit, dass ich im Brandfall den Ausgang finde höher, als wenn ich den Plan nicht angesehen habe. Beim Fliegen ist das ganz ähnlich, habe ich mir für eine Situation einen Plan gemacht und eingeprägt, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass ich in dieser Situation gelassen auf den richtigen Plan zurückgreife und situationsangemessen handle.

↑ Schritte zur Visualisierung von Bewegungen (in Anlehnung an H. Eberspächer)

Handlungspläne zur Visualisierung von Bewegungen

Es können aber auch komplexere Situationen visualisiert werden. Hier kannst du besonders komplexere Situationen im Voraus mental trainieren (z. B. Verhalten bei einem Leinenüberwurf, Retterwurf usw.).
Das Wichtigste beim Visualisieren ist, dass du genau weißt, was du trainieren möchtest. Mit einer klaren Vorstellung der notwendigen Handlungsschritte werden in deinem Gehirn neue Verbindungen aufgebaut. Wegen der intensiven Bewegungsvorstellung kommt es zu einer zentralen Erregung des Gehirns und damit zu Mikrokontraktionen der Muskulatur (dies wird in der Fachwelt als Carpenter-Effekt beschrieben).

Vorteile des mentalen Trainings:

- Die Lernzeit eines Bewegungsablaufes kann verkürzt werden.
- Es können die Abläufe mehrfach wiederholt werden.
- Kann in Verletzungspausen genutzt werden.
- Probehandeln im Voraus
- Die beschränkte Trainingszeit kann optimiert werden.
- Korrektur von fehlerhaften Bewegungsabläufen
- Abbau von Stress und Ängsten, da die Situationen bereits mental geübt wurden.

1. Anweisung

Wichtig ist, dass du den korrekten Ablauf trainierst und sich dabei keine Fehler einschleichen. Daher ist es zunächst entscheidend, dass du eine Anweisung von einem erfahrenen Trainer / Lehrer / Piloten bekommst.

2. Dein eigenes Drehbuch

Im zweiten Schritt, schreibst du dir möglichst detailliert die Schritte auf. Durch das Aufschreiben fallen dir mögliche Fehler im Ablauf oder Störfaktoren auf. Wenn dir in der Systematik noch etwas nicht 100% klar ist, dann sieh dir nochmals die Anweisung an bzw. frage nochmals nach.

Wichtig ist, dass es sich bei dem Drehbuch um dein eigenes Drehbuch handelt. Nimm deine eigenen Perspektive ein und versuche dich in die Situation hineinzuversetzen: Was kannst du alles sehen, hören, riechen, schmecken und wie ist dein konkretes Verhalten mit Gewichtsverlagerung, Selbstgespräche, benötigst du eine Entspannungsmethode, wenn ja, welche?

Dieser Punkt ist extrem wichtig!

Fluglehrer/-trainer haben die Möglichkeit nochmals das Aufgeschriebene zu kontrollieren, um sicher zu sein, dass der Ablauf stimmt.

Bei einem meiner Trainings vor Ort hatte eine Drachenflugpilotin Schwierigkeiten bei der Landung. Also bat ich sie, die Landung schriftlich aufzuschreiben. Sie fing an und stockte irgendwann. Sie war sich nicht sicher, ob sie zuerst aus dem Gurtzeug mit den Beinen geht und dann am Trapez umgreift oder ob sie erst am Trapez umgreift und dann mit den Beinen aus dem Beinsack geht. Hier hatte sich über die Jahre eine Unsicherheit eingeschlichen, die zu ihren schlechten Landungen führte. Als wir das geklärt hatten, funktionierten auch wieder die Landungen gut.

3. Verinnerlichen

Wenn das Drehbuch klar ist, lies es dir ein paar Mal durch und lasse die Bewegungen vor deinem inneren Auge abspielen. Zunächst in Zeitlupe und dann immer schneller, bis du in Echtzeit angekommen bist.

4. Knotenpunkte definieren

Wenn du dein Drehbuch einige Male durchgegangen bist, dann wirst du feststellen, dass manche Dinge in den Hintergrund rücken und wichtige Punkte treten immer mehr in den Vordergrund. Dies könnten deine Knotenpunkte sein.

Ein Knotenpunkt übernimmt die Funktion eines Wegpunktes, an dem du dich entlang hangeln kannst. Gehe dein Drehbuch nochmals mit den Knotenpunkten durch. Bei komplexeren Manövern ist es hilfreich, dass du die einzelnen Punkte mitsprichst. Idealerweise dauern deine Abläufe im Kopf genauso lange, wie die reale Ausführung im Flug.

5. Mental trainieren

Grundsätzlich kannst du überall deine erarbeiteten Handlungspläne visualisieren. Doch am Besten verfestigen sich die Abläufe im entspannten Zustand. Ich selbst trainiere meistens im Bett vor dem Einschlafen oder ich gehe vor dem Flug nochmals den genauen Ablauf durch (falls ich ein bestimmtes Manöver trainiere).

Im Beispiel habe ich einen Handlungsplan für das Rückwärtsaufziehen eines Gleitschirmes beschrieben. Ich habe bewusst ein einfaches Beispiel gewählt, damit du schön den Unterschied zwischen Anweisung - Drehbuch - Knotenpunkte nachvollziehen kannst. Gleichzeitig bereitet das Rückwärtsaufziehen vielen Piloten Schwierigkeiten, da sie häufig das Anbremsen vergessen.

Neben Bewegungsabläufen können auch verschiedenste Situationen während des Fluges visualisiert werden (z. B. Aufdrehen im Pulk, andere fliegen über einen hinweg, Zuschauer am Start- und Landeplatz, entgegenkommende Piloten am Landeplatz usw.)

Fazit

Stress ist zweifelsohne ein Risiko für Verletzungen beim Fliegen, da rationales Denken erschwert wird und die Muskeln verspannen, so dass ein feinfühliges Ausbalancieren des Fluggerätes erschwert ist. Es ist nicht möglich und sicherlich auch nicht gewünscht, jede Form des Stresses zu vermeiden. Allerdings kann auf vieles, das zu einer Stressbeanspruchung führt, durch Vorbereitung mittels Handlungsplänen Einfluss genommen werden. Vor allem können Handlungspläne dazu beitragen, unnötigen zusätzlichen Stress auf Grund von unzureichender Vorbereitung zu vermeiden. Allerdings ersetzt das mentale Training nicht die Flugpraxis. Es kann allerdings in Kombination die beschränkte Trainingszeit optimieren. Handlungspläne sollten real trainiert werden und gegebenenfalls angepasst werden. Eine Videoanalyse kann mögliche Fehler aufdecken, sodass der Ablauf immer besser verfeinert wird.

Beispiel eines Handlungsplanes für das Rückwärtsaufziehen für Piloten, die sich nach rechts umdrehen bei leichtem Wind von vorne

Anweisung	Drehbuch	Knotenpunkte
Stehe mittig zum Schirm, mit dem Gesicht zum Schirm. Nimm die Tragegurte parallel und drehe diese um eine halbe Umdrehung nach rechts. So wie die Tragegurte nun sind, hänge sie in deine Karabiner ein. Achte darauf, dass der Beschleuniger eingehängt und frei ist. Nimm die Bremsen von links-außen auf. Mit zwei kräftigen Schritten nach hinten und ausgestrecktem rechten Arm, führst du den Schirm nach oben. Mit der linken Hand kannst du den Schirm kontrollieren. Ist der Schirm über dir, bremse den Schirm an. Wenn der Schirm kontrolliert über dir steht, drehe dich nach rechts um, öffne die Bremsen leicht und beschleunige mit kräftigen Schritten nach vorne. Laufe in die Luft hinein und genieße das Abheben.	Ich ziehe die Tragegurte nach unten vom Schirm raus und kontrolliere die Leinen, besonders achte ich auf die A-Leinen und die Bremsleinen, dass diese frei und unverdreht sind. Ich nehme die Tragegurte parallel in meine rechte Hand und drehe diese einmal nach rechts. Nun hänge ich den Tragegurt (ich stehe zum Schirm), der von rechts kommend (linke Schirmhälfte), und hänge diesen in meinen linken Karabiner ein, dann nehme ich den Tragegurt (von links kommend, rechte Flügelhälfte) und hänge diesen in meinen rechten Karabiner ein. Ich nehme die Beschleuniger und führe diese frei vom Gurtzeug zum Tragegurt und achte darauf, dass sich keine Leine mit dem Beschleuniger verdreht hat. Ich nehme mit der linken Hand von außen die Bremse der linken Flügelhälfte und achte nochmals darauf, dass der Tragegurt unverdreht ist. Mit der rechten Hand nehme ich von links außen die rechte Bremsleine und die inneren A-Leinen. Ich kontrolliere nochmals mit der linken Hand, dass die Bremsleinen auf beiden Seiten frei sind. Nun kontrolliere ich den Luftraum, mache einen Schritt nach links. Wenn der Wind passt, der Luftraum frei ist, ziehe ich den Schirm mit ein-zwei kräftigen Schritten nach hinten auf. Ich warte bis der Schirm aufsteigt, gegebenenfalls mache ich noch weitere Schritte, bis der Schirm fast über mir ist, ich kontrolliere das Aufsteigen mit der linken Bremse. Wenn der Schirm über mit ist, bremse ich an. Spüre ich den Zug des Schirmes drehe ich mich nach rechts um, öffne die Bremsen langsam und beschleunige mit kräftigen Schritten nach vorne, bis zum Abheben...	- Einhängen - Aus der Mitte gehen - Aufziehen / Kontrollieren - **ANBREMSEN** - Umdrehen - Beschleunigen

DIE AUTORIN

Yvonne Dathe ist Sportpsychologin, Fluglehrerin und Wettbewerbspilotin. Sie liebt es andere Piloten bei ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen und damit diese mit Lebensfreude ihre eigenen Grenzen zu überfliegen. Sie hält regelmäßig Vorträge und hat einen Podcast unter www.winmental.de

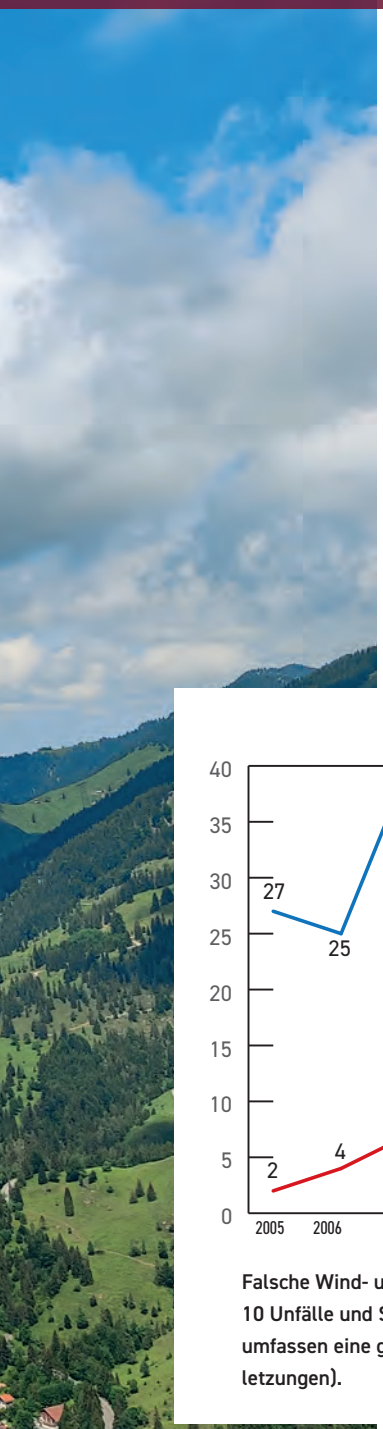
© MARKUS BAISCH

safety & training

Unfallbericht Drachen 2022

Im vergangenen Jahr gab es keinen Unfall mit tödlichen Ausgang im Drachenflugsport. Leider gibt es aber immer ein paar Unfälle, die leicht zu vermeiden gewesen wären.

TEXT: **REGINA GLAS**

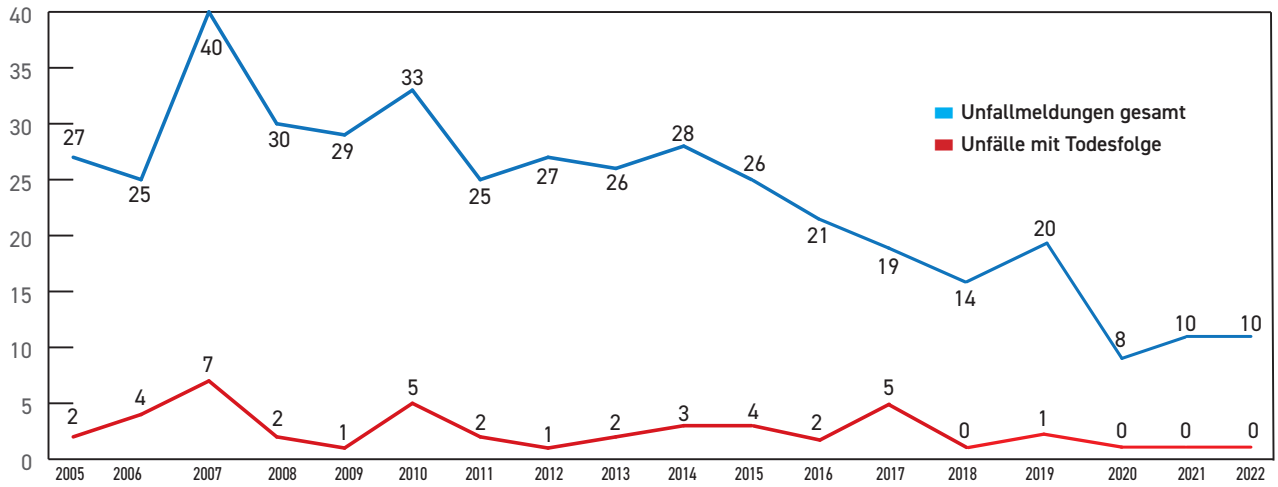


Die Anzahl der Drachenflieger nimmt stetig ab. Die Piloten werden immer älter und nur eine geringe Anzahl an Nachwuchs kommt jedes Jahr neu dazu. Das ist leider Fakt. Zum Großteil liegt es an dem kleinen Flugschulangebot in Deutschland. Circa 90 Gleitschirmflugschulen stehen gerade mal 10 Drachenflugschulen gegenüber, von denen auch nur wenige regelmäßige Schulungstermine anbieten. Die Nachfrage für die Drachenausbildung ist da, aber weite Autofahrten zu den Flugschulen schrecken ab und viele Interessenten landen am Ende doch beim Gleitschirmsport. Das ist sehr schade und schwer zu ändern. Das Ziel des DHV ist es nun, die verbleibenden Drachenpiloten zu animieren, immer wieder an ihrer Start-, Flug- und Landetechnik zu feilen, oder Wenigflieger und schwächere Piloten für einfachere und leichtere Drachen zu begeistern. Gute Piloten haben mehr Spaß und weniger Unfälle und fliegen auch noch im höheren Alter sicher.

Unfallbilanz 2022

Dem DHV wurden insgesamt 10 Unfälle mit Drachen von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet. Tödliche Unfälle gab es keine. Mit einigen Unfallberichten möchte ich auf spezielle Flugfehler und immer wiederkehrende, teilweise sehr gefährliche Situationen aufmerksam machen.

Absolute Unfallzahlen seit 2005



Falsche Wind- und Wettereinschätzung und fehlendes Training sind häufige Unfallursachen. Für das Jahr 2022 wurden dem DHV 10 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im Inland und Ausland gemeldet. 3 davon schwer. Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).

© JÖRG BAJEWSKI

An anspruchsvollen Startplätzen sollte nur bei perfekten Bedingungen gestartet werden. Seitenwind ist gefährlich!

Unfallereignisse

Start/Abflug	4
Kollision mit Hindernis	2
Landeeinteilung/Landung	4

Start

Insgesamt vier Unfälle mit leichten bis schweren Verletzungen gab es in der Startphase, davon leider auch ein Tandemunfall. Ein zu hoher oder zu niedriger Anstellwinkel oder ein hängender Flügel kann 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 müssen die Schritte immer größer und schneller werden. Handschuhe, die ein Rutschen an den Seitenrohren verhindern, bringen ebenfalls mehr Kontrolle in die Startphase. Bei Seitenwind empfehlen wir dringend auf einen Start zu verzichten und bei drehenden Winden ist höchste Vorsicht geboten. Dies gilt vor allem bei Passagierflügen. Bergstarts sind extrem anspruchsvoll und sollten UNBEDINGT NUR bei einwandfreien Verhältnissen in einfachen Geländen durchgeführt werden. Auf gute Bodenbeschaffenheit sollte ebenfalls geachtet werden. Schnee und Eis auf einer Startrampe sollte vor einem Start entfernt werden. Einen lesenswerten Artikel über die richtige Starttechnik gibt es im DHV-Info 195 auf Seite 60.

Fehlstart wegen Wirbelschleppe durch Überflug
16.06.2022 Col de Forclaz/Frankreich

Ein 61-jähriger Starrflügelpilot startete bei starkem, böigem Wind nur wenige Sekunden, nachdem ein anderer Drachenpilot einen schnellen und tiefen Überflug über den Startplatz machte. Bereits nach dem ersten Schritt kippte ein Flügel weg, der Drachen hob nicht ab und drehte unterhalb des Startplatzes in die Büsche. Eventuell hat eine Wirbelschleppe des überfliegenden Drachentandems die kritische Situation verursacht. Der Pilot blieb zum Glück unverletzt.

Drehender Wind bei Tandemstart
18.06.2022 Hochries/Samerberg

Ein 45-jähriger Pilot startete mit seinem Passagier am Startplatz West an der Hochries mit einem Icaro/RX2 BIP zu einem Tandemflug. Bei Beginn des Startlaufes drehte der Wind auf Seitenwind. Das Tandemgespann konnte die Drachenfläche nicht mehr stabilisieren und flog unterhalb des Startplatzes in die Bäume. Dabei verletzte sich der Pilot leicht, der Passagier dagegen schwer.

Kollision mit einem Hindernis

Bei zwei weiteren Flügen crashten die Piloten in den Hang bzw. in die Bäume. Hindernisse ziehen magisch an, davon kann jeder Fluglehrer ein Lied singen. Von Liftseilen, Stromleitungen, hohen Bäumen und anderen Gegenständen (Windsack, Verkehrsschilder, etc.) ist immer genügend Abstand zu halten bzw. beim Flug und beim Thermikkreisen einzuplanen.

Unachtsamkeit führt zum Crash
26.07.2022 Melibokus/Bensheim

Kurz nach dem Start versuchte ein 59-jähriger Pilot mit seinem Seedwings Crossover den Reisverschluss seines Gurtes zu schließen und achtete dabei nicht mehr auf seinen Flugweg. Der Drachen flog zurück zum Hang und crashte in die hohen Bäume. Der Pilot verletzte sich dabei schwer.

Beim Thermikkreisen in die Bäume geflogen
09.08.2022 Meduno/Italien

Beim Thermikkreisen drehte ein 35-jähriger Pilot zu nahe am Hang. Wahrscheinlich – der Pilot kann sich nicht mehr genau erinnern – drückten Turbulenzen den Piloten mit seinem Icaro Laminar Easy 14 zum Hang, er konnte nicht mehr gegensteuern und touchierte einen Baum. Beim Absturz verletzte sich der Pilot zum Glück nur leicht.

Landung

Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist die Landung. Vorausgegangen sind bei insgesamt vier Crashs meistens eine verkorkste Landeeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe und oftmals eine schlechte Landetechnik. Eine gute und berechenbare Landeeinteilung mit exakter Winkelpeilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute und sichere Landung. Bei Außenlandungen ist höchste Aufmerksamkeit geboten auf Bodenbeschaffenheit, Hangneigung, Stromleitungen, Windrichtung, eventuelle Lees, etc. Wichtig ist auch, wenn technisch möglich, sich 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 oder weichem Untergrund sind lebensgefährlich. Ist ein Crash knapp über dem Boden nicht mehr zu vermeiden, sollte sich der Pilot klein machen, Hände weg von den Steuerbügeln und Kopf einziehen. Besser ist es allemal, wenn nur der Drachen kaputt geht, aber die Knochen heile bleiben. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22 veröffentlicht; bitte auch die DHV-Lehrvideos beachten.

Schlechte Landeeinteilung mit Baumberührung
16.06.2022 Kandel/Waldkirch

Durch eine schlechte Landeeinteilung bzw. Peilung kam es für einen 56-jährigen Piloten mit einem Moyes Lightspeed S zu einer Baumberührung im Endanflug. Der Pilot stürzte dabei zu Boden und brach sich den rechten Ellbogen.

Flugschüler ignorierte Funkeinweisung beim Landeanflug
26.06.2022 Bassano/Italien

Ein 62-jähriger Flugschüler befolgte die Funkanweisungen des Fluglehrers bei der Landeeinteilung nicht und flog mit seinem Ikarus Funflyer 390 im Queranflug in einen Baum. Beim Absturz zog er sich eine schwere Fußverletzung zu.

Eine gute Landeeinteilung mit ständigen Blick zum Peilpunkt ist Voraussetzung für eine perfekte Landung!

Weitere, wichtige Tipps zur Unfallvermeidung

Einhängen nicht vergessen!

Nicht Einhängen führt zu schlimmen Unfällen und darf einfach nicht passieren. Dafür gibt es die obligatorische Sitz- oder Liegeprobe vor jedem Start. Ist dies nicht möglich, dann kann das Gurtzeug vorher in die Drachenaufhängung eingehängt werden. Sollte man sich nochmal umentscheiden und mit dem Start warten, dann einfach aus dem Gurt aussteigen und diesen im Karabiner hängen lassen. Jeder Pilot sollte auf den anderen aufpassen. Checkt euch gegenseitig, schaut auf euren Vordermann in der Startreihe! Hilfsbereitschaft und Kameradschaft kann Unfälle vermeiden.

Lange Flugpausen vermeiden

Zu lange Pausen im Winter oder aus anderen Gründen sind nicht optimal. Um unnötige Crashs und Unfälle zu vermeiden, sollten die ersten Flüge nach längeren Unterbrechungen bei perfekten und ruhigen Bedingungen absolviert werden. Dasselbe gilt beim Umstieg auf ein anderes Fluggerät. Perfekter Startwind, schwache Thermik oder leichte Soaringbedingungen und ein großes Landefeld, das von allen Seiten störungsfrei angeflogen werden kann, wären ideal. Außerdem können lange Unterbrechungen vermieden werden, indem auch im Winter geflogen wird. Für Start- und Landetrainings reichen auch kurze Flüge ohne Thermik aus. Ein paar Platzrunden auf dem Flugplatz oder ein Abgleiter am Hausberg mit ein paar Kameraden machen auch Spaß und geben Sicherheit für die kommende Flugsaison.

Kollisionen mit anderen Fluggeräten vermeiden!

2022 wurde uns keine Kollision gemeldet. Trotzdem möchten wir Piloten sensibilisieren, weil es oft knappe Situationen gibt, die glücklich ausgehen. Es ist ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenig Piloten in der Luft sind, ist es wichtig, sich vor jeder Richtungsänderung zu vergewissern, ob der Luftraum frei ist. Rücksicht und Augen auf ist oberstes Gebot.

Das richtige Fluggerät für jeden Piloten

Wie bereits in den letztjährigen Unfallberichten möchte ich euch nochmals darauf hinweisen, dass man auch mit einfacheren Drachen jede Menge Spaß haben kann. Die wenigsten Drachenflieger sind Strecken- und Wettbewerbspiloten und wollen einfach ein paar Stunden in der Thermik fliegen. Hier tuts auch meist ein Floater oder ein Intermediate. Ich rate auf alle Fälle zu den neueren Drachengenerationen, da diese einfach schöner und einfacher zu fliegen sind, schneller abheben und besser zu landen sind als die Drachen aus den

Ein gerader und stabiler Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist wichtig, sonst kommt es schnell zum Crash.

© JOCHEN ZEYHER

80ziger und 90ziger Jahren. Ein zu frühes Umsteigen auf einen Hochleister ist oft unnötig und verdirbt eher den Spaß, wenn das Gerät überfordert. Warnen möchte ich auch vor alten Turmhochleistern. Diese Drachen haben meist die DHV-Kategorie 3 und sind anspruchsvoll zu fliegen. Die Segel der alten Drachen können bereits geschrumpft sein und das Flugverhalten ungünstig verändern. Dies kann sehr gefährlich werden. Solche Drachen gehören auf den Schrottplatz und nicht mehr in die Luft. Checkbetriebe sollten hier unbedingt zur Entsorgung des Drachens raten. Achtung: Grundsätzlich ist ein Drachen mit Turm nicht gleich ein Intermediate und leichter zu fliegen. Bitte lest vor einem Kauf die Testprotokolle gut durch und fragt lieber mal bei erfahrenen Piloten, Fluglehrern oder auch beim DHV nach.

Start- und Landetrainings sind wichtig

Engagierte Vereine bieten hin und wieder Start- und Landetrainings unter Leitung eines erfahrenen Fluglehrers an. Grundsätzlich schadet es auch nicht, wenn man sich gegenseitig mal beim Start und bei der Landung filmt. Hier können Fehler am besten erkannt werden. Wichtig allerdings ist, hier methodisch geschulte Fluglehrer zu Rate zu ziehen. Bitte nehmt solche Trainingsmöglichkeiten an, es hilft einfach Fehler zu beheben und den Flugspaß enorm zu steigern. Die alljährliche DHV-Hanggliding Challenge ist ebenfalls ein Event, um an der eigenen Flugtechnik zu feilen.
Mehr Infos unter www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/hanggliding-challenge-2023
Auf der DHV-Webseite findest Du unter www.youtube.com/user/DHVinfo/videos verschiedene Lehr- und Trainingsvideos zum Thema Start, Landeeinteilung, Landung, Kurvenflug, Rücksichtnahme beim Thermikfliegen (Vermeidung von Kollisionen), Thermik- und Streckenfliegen, Windenschlepp und einiges mehr. Außerdem gibt es im DHV-Shop das Lehrbuch Drachenfliegen von Peter Cröniger. Hier sind auch viele gute Praxis-Tipps für fertige Drachenflieger zu finden.

Informationen zu den jeweiligen DHV-Drachen-Kategorien:

1 = für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie seltener fliegen.

2 = für Piloten, die den Ausbildungsstand beschränkter Luftfahrerschein für Hängegleiterführer haben und genussvolles Fliegen vorziehen.

3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand unbeschränkter Luftfahrerschein für Hängegleiterführer haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen (Strecken- und Wettbewerbspiloten).

Resümee

Beim Fliegen muss ab dem ersten Schritt alles passen, einen Startversuch gibt es nicht, schon gar nicht beim Drachenfliegen. Baut euren Drachen konzentriert auf, kontrolliert nochmal Drachen, Gurt samt Rettung und Aufhängung. Macht eine Flugplanung und startet nur, wenn ihr in guter Verfassung seid und die Wind- und Wetterverhältnisse für eurer Können passen. Als Pilot musst du dir immer total sicher sein, dass Start, Flug und Landung sicher ausgeführt werden können. Nur dann wirst du Spaß haben und Pilot mit Drachen immer heile bleiben.

DIE AUTORIN

Regina Glas fliegt seit 1989 Gleitschirm und seit 1990 Drachen, ist Fluglehrerin und arbeitet beim DHV als Drachenflugexpertin.

ANZEIGE

CREX 3

Deltaflugschule Condor

+41 79 654 16 77

www.deltaflugschule.ch

Vertrieb DE:

Peter Fischer, +49 151 5156 6311

p.fischer.zerf@t-online.de

© SASKIA WEHLER | SHUTTERSTOCK

Misstraut den Föhndiagrammen!

Föhn bei nur zwei Hectopascal Druckunterschied? Kann es geben! Denn auch die Temperatur der Luftmassen spielt eine wichtige Rolle.

TEXT UND FOTOS: **LUCIAN HAAS**

Föhnsituation in den Alpen

safety & training

Am 3. Dezember 2022 herrschte eine besondere Föhnlage in den Alpen. Sie war nicht extrem stark, aber sie war beispielhaft. Denn der Tag führte einem sehr schön vor Augen: Damit Föhnströmungen entstehen, die zumindest in den üblichen Föhnstrichen auch kräftiger ausfallen, ist nicht zwangsläufig ein starker Luftdruckgradienten nötig.

An dem Tag herrschten zum Beispiel zwischen Zürich und Lugano kaum mehr als zwei Hektopascal Druckunterschied (s. Grafik 2). Per Daumenregel, wie sie auch in Fliegerkreisen verbreitet ist, würde man sagen: Das ergibt keinen Föhn! Üblicherweise sollte man erst ab drei bis vier Hektopascal Differenz mit stärkerem Südwind rechnen, der auf der Leeseite in die Täler einfällt.

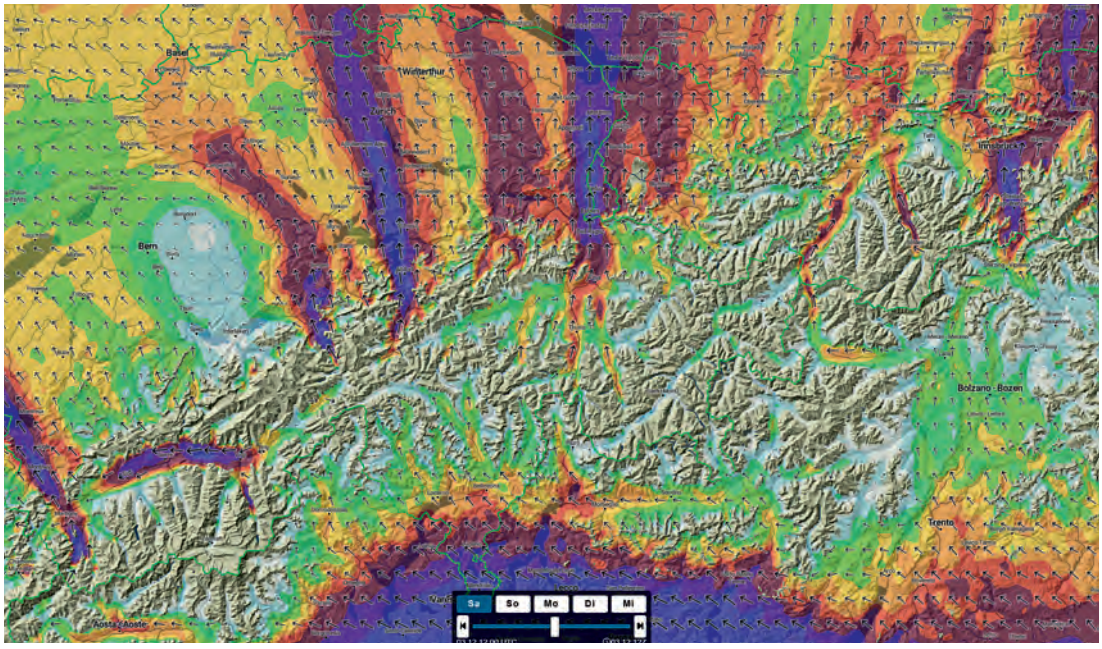
Ganz so simpel ist das mit dem Wetter freilich nicht. Daumenregeln und ein Blick auf die üblichen Föhndiagramme liefern häufig gute Anhaltspunkte, doch man sollte ihnen nicht blind vertrauen. Es lohnt sich, noch weitere Faktoren und Info-Quellen zu Rate zu ziehen.

Denn neben dem Luftdruck gibt es noch einen zweiten Antreiber, damit sich Luftmassen über die Kämme drängeln und in die Täler ergießen: Es ist die Temperatur der Luftmassen beiderseits der Alpen – beziehungsweise der Temperaturgradient, der zwischen Süd und Nord herrscht.

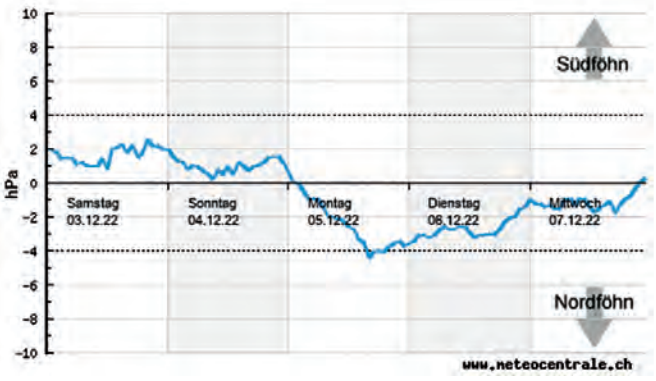
Temperaturgradient als Föhntreiber

Kältere Luft hat eine größere Dichte und ist somit schwerer. Damit tendiert sie dazu, sich unter wärmere, d.h. leichtere Luftmassen zu schieben. Es ist eine simple Folge der Schwerkraft.

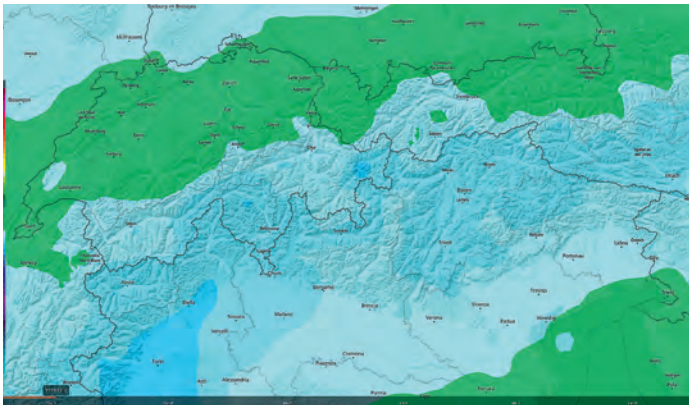
Wenn kalte Luftmassen – von ihrem Gewicht getrieben – wie Wasser über die tieferen Kammbereiche eines Gebirges auf die Leeseite schwappen, rutschen sie dort hinab und saugen zugleich weitere Luft nach.



GRAFIK 1: In der Windkarte für 2.000 m von XCTherm werden die am 03.12.22 in den Tälern kanalisierten Föhnfinger gut erkennbar.
Quelle: XCTherm.com/icon



GRAFIK 2: Ein Diagramm des Druckgradients zwischen Lugano und Zürich. Am 03.12.22 herrschte nur schwacher Südüberdruck.
Quelle: Meteocentrale.ch



GRAFIK 3: Temperatur auf 2.000 m (800 hPa) in der Wetterkartendarstellung von Meteoblue. Die Südalpenseite war am 03.12.22 deutlich kälter.
Quelle: Meteoblue.com

Schon ist ein Wind geboren, der nur zum kleineren Teil durch großräumige Druckgradienten angetrieben wird. Den Rest besorgen hydraulische Kräfte. In den Tälern kanalisiert, kann so ein Wind erstaunlich kräftig wehen.

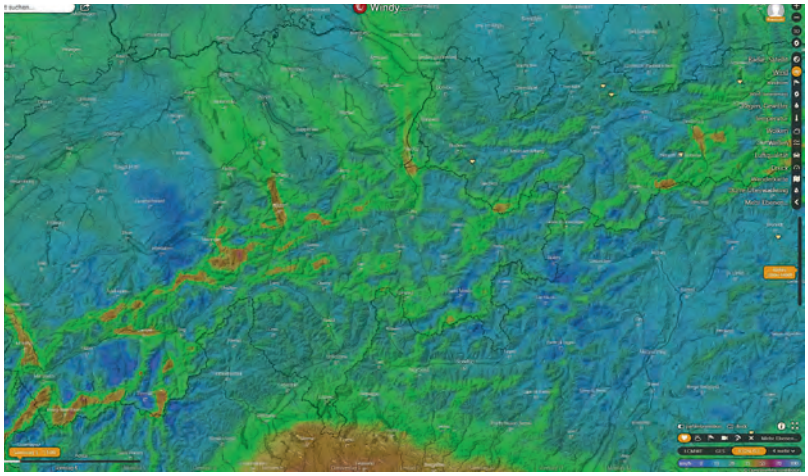
Deshalb ist es ratsam, neben den Föhndiagrammen auch die Temperatur der Luftmassen auf beiden Seiten des Alpenkammes zu betrachten. Dabei sind nicht die Temperaturen am Boden entscheidend, sondern die im schon halbwegs freien Luftraum. Empfehlenswert ist hier der Blick auf Temperaturkarten für das Druckhöhenniveau 850 hPa (~1.500 m) und 800 hPa (~2.000 m), die man bei verschiedenen Anbietern wie Windy, Meteoblue (s. Grafik 3) oder Kachelmannwetter findet.

Für den besagten 3. Dezember zum Beispiel wurde da schnell deutlich: Auf der Südalpenseite war es auf diesen Höhen rund 3 bis 4°C kälter als auf der Nordalpenseite. Die kältere Luft startete deshalb nur zu gerne ihre Rutschpartie in die nördlichen Täler hinein.

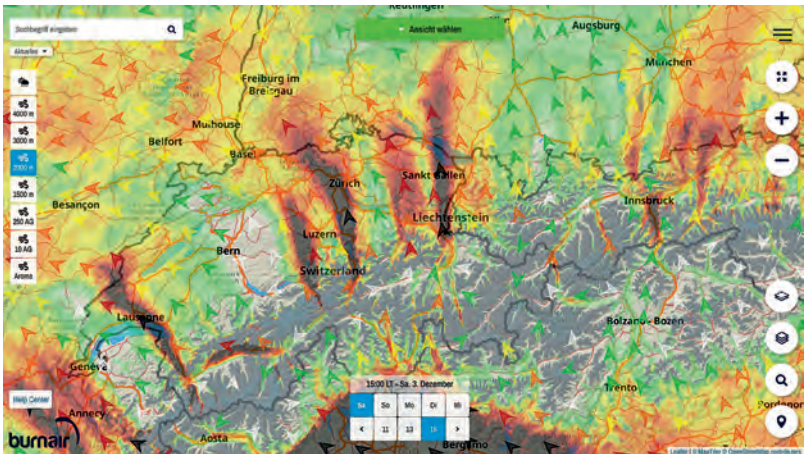
Feinmaschige Modelle beachten

Wer nun eine Daumenregel sucht, wie man Druck- und Temperaturgradienten kombinieren kann, um ein reales Föhnrisiko an einem Ort abzuschätzen, den muss ich leider enttäuschen. Hier sind zu viele kleine Wetter-Stellschrauben am Werk. Als Laie kann man da mit einem schnellen Blick in entsprechende Wetterkarten kaum Genaueres ableiten als die Aussage: Wenn es auf der Alpenseite mit dem höheren Luftdruck auch noch kälter ist als auf der anderen Seite, so wird das eine mögliche Föhnströmung verstärken.

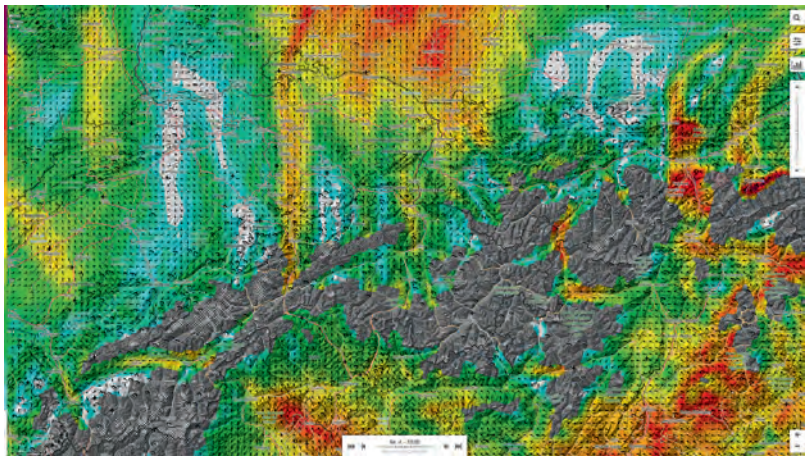
Um dennoch potenzielle Föhnlagen schnell erkennen und einschätzen zu können, muss man heute aber kein ausgewiesener Meteo-Experte mehr sein. Seit wenigen Jahren sind Meteo-Modelle verfügbar, deren



GRAFIK 4: Wind auf 2.000 m am 3. Dezember 2022 gemäß ICON-D2 in der Darstellung von Windy. Die Föhnschneisen treten gelblich warnend hervor. | Quelle: Windy.com



GRAFIK 5: Die Wetterkarten von Burnair führen mögliche Föhnströmungen ebenfalls sehr deutlich vor Augen. Solche Tage sind eher keine Flugtage! | Quelle: Burnair.cloud



GRAFIK 6: Nutzer von Meteo-Parapente sollten bei der Föhneinschätzung ebenfalls die Windkarten für 2.000 m MSL nutzen. | Quelle: Meteo-Parapente.com

räumliche Auflösung hoch genug ist, um die Topographie der Alpen recht genau zu berücksichtigen. Dazu gehören das Modell ICON-D2 des Deutschen Wetterdienstes, Cosmo-1 von Swiss Meteo und Arome von Meteo France.

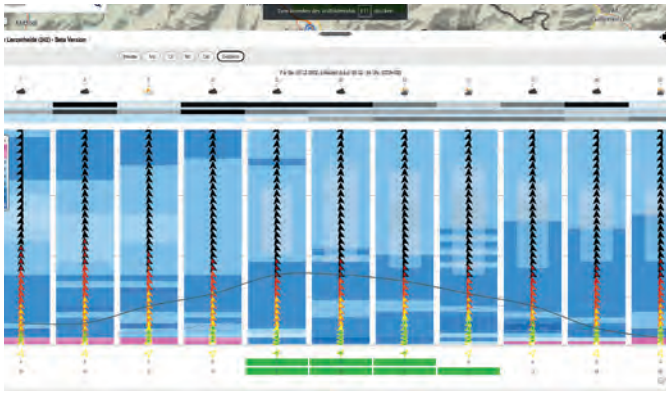
Sie schaffen es, die Windströmungen über die Alpen hinweg sehr realitätsnah zu prognostizieren. Dabei berücksichtigen sie eben nicht nur die Effekte der Druckgradienten auf den Wind, sondern auch den Einfluss der Temperatur und sogar der Feuchtigkeit. Letztere spielt für die Ausbildung von Föhnströmungen ebenfalls eine Rolle, welche ich hier der Einfachheit halber aber außen vorlasse. Denn wichtig für die Praxis ist das in den Windprognosen aggregierte Ergebnis. In passender Weise grafisch aufbereitet, lässt sich da sehr wohl erkennen, wenn auch bei einem schwachen Druckgradienten der Föhn temperaturbedingt stärker bläst.

Sichtbare Starkwindfinger

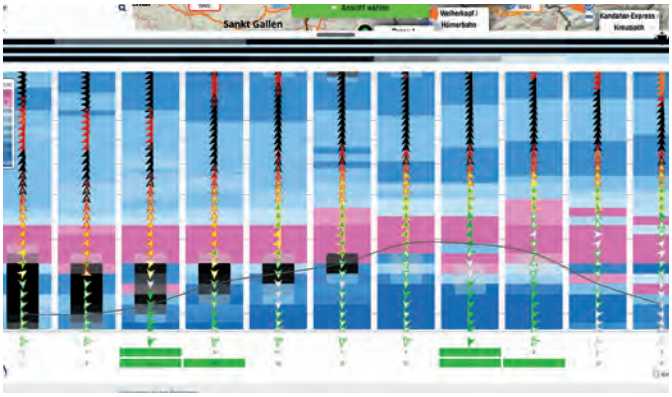
Zum Check einer möglichen Föhnlage sollte man heute also nicht mehr nur auf die klassischen Föhndiagramme schauen, sondern immer auch die Windprognosen in den High-Res-Modellen mit einbeziehen. Und zwar am besten den Wind in einer Höhe, die unter dem Niveau des Alpenhauptkammes lieg, aber deutlich über dem Grund der großen Nord-Süd-Alpentäler, die die typischen Föhnschneisen bilden.

Wieder empfiehlt es sich, für den Alpenraum die Karten für das Druckhöhenniveau von 850 bzw. 800 hPa zu studieren. Wenn dort in den Farbschattierungen fingerartige Streifen mit deutlichen Windspitzen zu erkennen sind, sollte man als Gleitschirmflieger v.a. im Einflussbereich dieser Föhnschneisen sehr vorsichtig zu sein.

Welche Meteoseite man dabei als Quelle wählt, bleibt den eigenen Vorlieben überlassen. Eine gute und zudem kostenfreie Möglichkeit sind die Windkarten von XCTherm. Sie basieren auf ICON-D2. Dort treten poten-



GRAFIK 7 a: Südlich des Rheintals an der Lenzerheide sollte die Südströmung laut Burnair-Previtemp am 03.12.22 bis zum Talboden durchgreifen. | Quelle: Burnair.cloud



GRAFIK 7 b: In größerer Entfernung zum Alpenhauptkamm kann die Südströmung die kühle, aus Norden einfließende Bodenluft nicht verdrängen. nicht verdrängen. Hier wirkt eine (im Previtemp in pink erkennbare) Inversion als Schutz. Nur darüber weht der Föhn. | Quelle: Burnair.cloud

zielle Föhnschneisen v.a. beim Wind auf 2.000 Meter Höhe besonders eindrücklich und kontrastreich hervor (s. Grafik 1).

Fündig wird man auch im frei zugänglichen Meteo-Portal Windy (s. Grafik 4). Dort sollte man für den Föhn-Check als Modell ebenfalls ICON-D2 wählen und die dargestellte Höhe auf 800 hPa einstellen. Allerdings sind die von Windy vorgegebenen Farbschattierungen der Windstärke nicht ganz so eindrücklich. Zum Erkennen der Föhnströmungen in den Tälern muss man schon etwas genauer hinschauen.

Eine weitere gute Option sind die Wetterprognosen von Burnair (s. Grafik 5). Diese sind

ANZEIGE

Als "Rolls Royce der High-B Klasse" wurde der Nyos RS einst wegen seines kultivierten Flugverhaltens in einem viel beachteten Testbericht beschrieben.

Ziel bei der Entwicklung des Nyos 2 RS war es, diesen Flugkomfort mit mehr Performance und Sportlichkeit zu verbinden und so etwas Außergewöhnliches zu schaffen:

Die scheinbaren Widersprüche zwischen Leistung und Komfort, sowie Agilität und Kontrolle aufzulösen.

Der NYOS 2 RS bietet leistungshungrigen Streckenfliegern jede Menge Performance bei maximalem Flugkomfort und ist auch in anspruchsvollen Bedingungen berechenbar und gut zu kontrollieren.

Erfahre mehr: www.swing.de

SWING

IRAST
Rock solid flight
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY
+49 (0)8141 32 77 888 · INFO@SWING.DE · SWING.DE

Connect with us: #SWINGParagliders

allerdings nur für zahlende Burnair-Abonnenten zugänglich. Sie bekommen Föhnschneisen ähnlich eindrücklich vor Augen geführt wie bei XCTherm.

Previtemps als Hilfsmittel

Übrigens heißt eine gut erkennbare Föhnströmung auf 2.000 m nicht, dass diese zwangsläufig bis hinunter in die Täler durchschlagen wird. Die Föhn-Luftmassen erwärmen sich ja beim Absinken im Lee trockenadiabatisch mit 1°C pro 100 m. Gerade im Winter kann es vorkommen, dass am Talboden im Verhältnis doch noch deutlich kältere und somit schwerere Luft liegt. Sie wird dann vom Föhn nicht unterwandert und auch von oben her nur langsam erodiert.

Von einer bodennahen Ruhe darf man sich dann nicht fehlleiten lassen. Nur wenige Dutzend oder Hundert Meter weiter oben kann es fürs Gleitschirmfliegen dennoch extrem ungemütlich und gefährlich sein!

Um solche Lagen für einzelne Orte genauer analysieren zu können, braucht es sehr spezialisierte Meteo-Angebote. Als Premium-Abonnent von Burnair beispielsweise kann man sogenannte Previtemp-Finger aufrufen. Diese Ortsmarke lässt sich beliebig auf der Karte verschieben. Für den ausgewählten Punkt bekommt man dann angezeigt, wie sich Höhenwinde und Temperaturschichtung in der Atmosphäre im Tagesverlauf entwickeln (s. Grafik 7a & 7b).

Anhand solcher Prognosen kann man ableiten, in welchem Höhenband der Föhn voraussichtlich weht, ob und wann er laut Modell bis zum Talboden durchschlagen könnte, oder ob der Föhn durch eine kräftige Inversion von der bodennahen Kaltluft abgegrenzt bleibt.

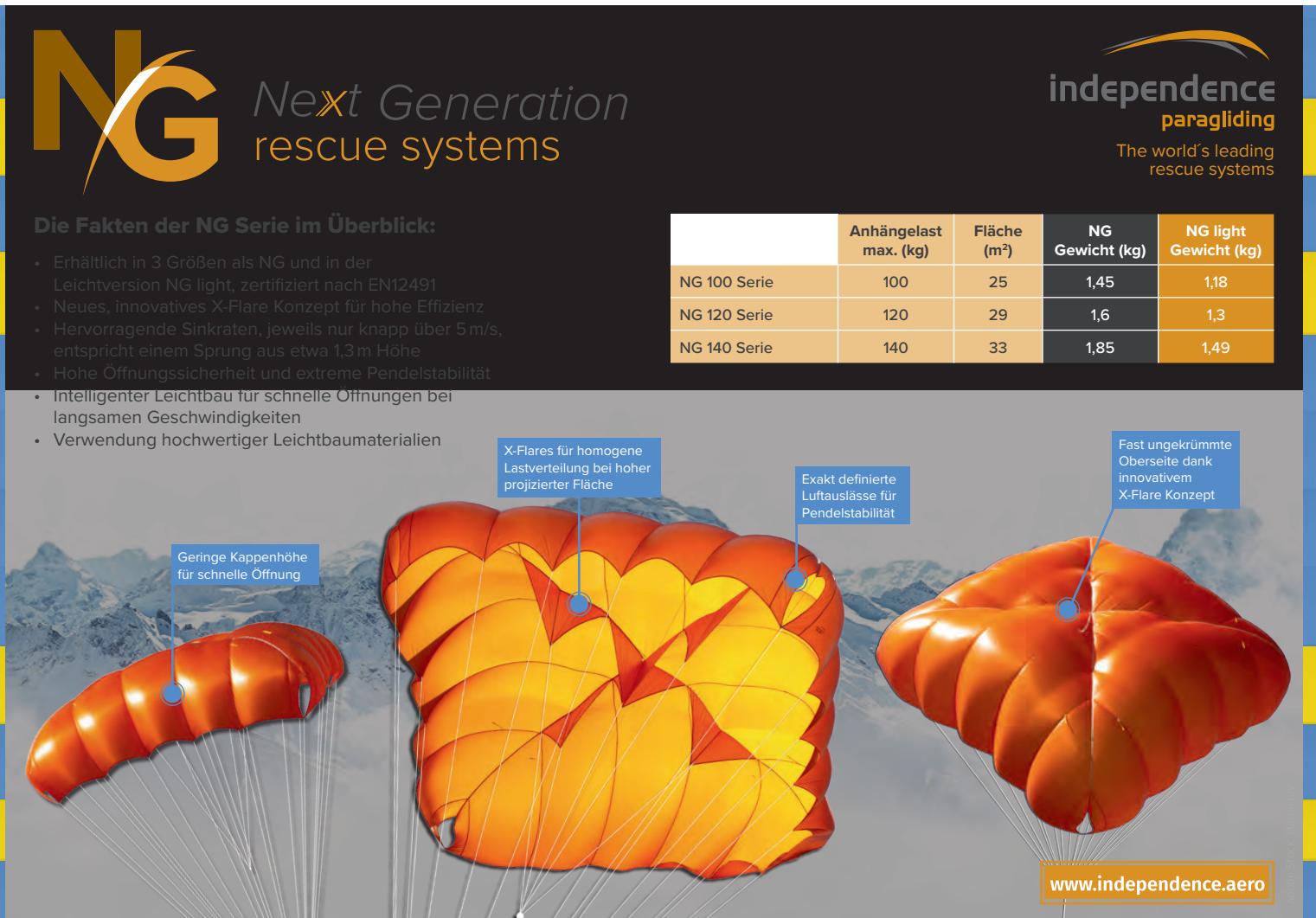
Internetlinks:

Windy: www.windy.com
XC Therm: www.xctherm.com/icon
Burnair: www.burnair.cloud

DER AUTOR

Lucian Haas ist freier Wissenschaftsjournalist. In der Gleitschirm-Szene hat er sich mit seinem Blog Lu-Glidz und dem zugehörigen Podcast Podz-Glidz einen Namen gemacht.

ANZEIGE



ANZEIGE

Photo: Tristan Shu

CUMEO2

Der Hightech Intermediate in intelligenter Leichtbauweise ist der ideale Flügel für Piloten mit klar gesteckten Zielen.

/ Robustheit im Leichtbau
/ XC-getrimmt
/ Maximaler Flugkomfort
/ Hohe Flugeffizienz

PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK

FOTOWETTB

Gewinner Gleitschirm

Uwe Stößer
am Bischling

EWERB 2022

Gewinner Drachen

Bernhard Eglauer
am Hochegg

Alle eingesandten Fotos, die in die Wertung kamen, findet ihr auf www.dhv.de

Fl-Aying Eagles

München: Mit der S-Bahn zum Fliegen

Seit zwei Jahren gibt es in Aying, also im Münchner S-Bahn-Bereich, einen neuen Schleppverein. Die letzten beiden Jahre zeigen, dass das Voralpenland ein gutes XC-Potenzial hat. Außer nach Norden gibt es auch nur recht wenige Einschränkungen des Luftraums. Die Fl-Aying Eagles nehmen derzeit noch neue Mitglieder auf. Mehr dazu auf https://fl-aying-eagles.de. Außerdem können auch Gastpilotinnen und -piloten am Schleppbetrieb teilnehmen. Auf https://fl-aying-eagles.de/gastbereich/ kann man sich für den Schleppalarm anmelden und wird dann über eine Signal-Gruppe informiert, wenn der Verein schleppt.

Infos: www.hpi.swiss/svas-drop-system

HPI
Humanitarian Pilots Initiative

SVAS
GEBRAUCHTER NOTSCHIRM KANN LEBEN RETTEN!
AIRDROP SYSTEM SVAS

SVAS ist ein Projekt der Humanitarian Pilots Initiative (HPI) mit dem Ziel, bei Naturkatastrophen oder Krisensituationen schnellstmöglich humanitäre Güter aus der Luft abzuwerfen. Allzu oft bleiben wichtige Hilfsgüter aufgrund schlechter Infrastruktur auf dem Landweg stecken, gehen verloren oder werden aufgrund politischer Instabilität beschlagnahmt.

Dein ausgemusterter Notschirm in Verbindung mit unserem System ermöglicht eine rasche und sichere Überführung von Hilfsgütern. Wir können damit Lebensmittel, Wasseraufbereitungsanlagen, Medikamente, medizinische Geräte und vieles mehr abwerfe

Sende deinen Notschirm an:

SVAS HPI Corderie SMITS-HENIN
Av. de la Couronne 236B
1050 Ixelles / Belgium

Sicherheitsmitteilungen

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

02.12.2022

Bezug: Gleitschirm-Gurtzeuge Karpofly Xalps 3 und 4 Musterprüfnummer: PH 045.2013

(Nummer wurde von der Prüfstelle www.para.test.com für das Modell Xalps 3 vergeben)
Bei einem Gurtzeug Karpofly Xalps 4 (Stückprüfung 2018) hatte sich im Flug die Naht auf der Sitzfläche geöffnet, mit welcher die Längenverstellung der Get Up Beingurte fixiert war.
Durch den Wegfall dieser Fixierung zogen sich die Beingurte bei Belastung über ihre gesamteLänge auf. Das führte dazu, dass der Flugschüler nach dem Start so tief in die viel zu langen Beingurte sackte, dass dadurch die Steuerleinen stark gezogen waren und die Gefahr eines
Strömungsabrisses bestand.

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2022/Sicherheit_2022/Sicherheitsmitteilung_Karpofly_Xalps_3_und_4.pdf

09.01.2023

Warnung Gurtzeug für Gleitschirm

Potenziell betroffen sind Gurtzeuge mit 2 Reißverschlüssen, bei welchen ein separater Zip den Rettungsgerätecontainer verschließt.
Um die einwandfreie Retter-Auslösung sicherzustellen, muss sich der Reißverschluss-Schlitten des Rettungsgeräte-Container-Zips so in seiner „Zip-Garage" befinden. Ist das der Fall, öffnet der Zip bei der Auslösung des Rettungsgeräte-Innencontainers problemlos.
Es kann jedoch vorkommen, z.B. nach einer Landung auf dem Protektor oder durch Unachtsamkeiten beim Handling mit dem Gurtzeug, dass der Zip-Schlitten nicht mehr in seiner „Zip-Garage" ist und sich der Reißverschluss teilweise geöffnet hat. Das kann gefährliche Folgen haben, weil die Retter-Auslösung dann erschwert oder ganz blockiert sein kann.

Sicherheitshinweis:
Die korrekte Position des Rettungsgeräte-Container-Zips in seiner „Zip-Garage" sollte vor jedem Start überprüft werden (Vorflugcheck).
Fällt ein teilweise geöffneter Zip bei anderen Piloten auf, sollten diese unbedingt darauf hingewiesen werden.
Bilder zum Sicherheitshinweis
https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2022/Sicherheit_2022/DHV-Sicherheitshinweis_Gurtzeuge_mit_Zip-Rettercontainer.pdf

DHV-info 238 | Seite 16

Richtigstellung der Nachprüfintervalle für Schleppwinden

Im Artikel „„Ferrrrtig... - Staaaaarrrrrrrrt! - ein Plädoyer für das Seil" zum Thema Windenschlepp des DHV-info Nr. 238 hat sich der Fehlerteufel eingeschlichen – wir bitten um Entschuldigung und weisen darauf hin, dass das Nachprüfintervall für Schleppwinden vom Hersteller der Winde in der Betriebsanweisung angegeben wird und in aller Regel 24 Monate und nicht nur 12 Monate beträgt.
DHV-Windenschleppbüro

NEUER VEREIN

Wir begrüßen herzlich

Flugliebe
Jutta Reiser
Weyherer Straße 6
76835 Rhodt
www.flugliebe.net

GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

	Fly Magic M Grenadierstraße 15 | 13597 Berlin Tel. 0171-4881800 | www.flymagic.de		Flugschule Bergsträßler Drachenflieger Weinbergstraße 14 | 68259 Mannheim Tel. 0151-58041305 | http://flugschule.bergstraessler-drachenflieger.de
	Drachenflugzentrum Millau Alter Kirchdeich 4 | 21037 Hamburg Tel. 040-22859142 | www.cabrieres.net		Drachenflugschule „echtfliegen“ Haldenäcker 28 | 74423 Obersontheim Tel: 07973/16074 | www.echtfliegen.de
	Linkingwings Dirk Soboll Winnertzhof 20 | 47799 Krefeld Tel. 02151-6444456 | www.linkingwings.de		Flugschule Althofdrachen Postweg 35 | 76187 Karlsruhe Tel. 0721-9713370 | www.fs-althof.de
	Flugschule Rotmilan Mozartstraße 15 | 53757 Sankt Augustin Tel. 0170-3842280 | www.flugschule-rotmilan.de		Drachenfliegerverein Spaichingen e.V. Silcherstraße 20 | 78549 Spaichingen Tel. 07424-6172 | www.drachenflieger-spaichingen.de
	Flugschule Saar-Mosel - Paul Loch Altheck 18 | 54472 Longkamp Tel. 06531-94677 | www.flugschule-saar-mosel.de		Drachenflugschule ZODN-AIR Zugspitzstraße 49 | 82467 Garmisch-Partenkirchen Tel. 0174-9206011 | www.zodn-air.com
	Drachenflugschule Saar Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill Tel. 06871-4859 | www.drachenflugclub-saar.de, www.drachenfliegen-lernen.de		Drachenfliegen Tegernsee Grünboden 1 | 83727 Schliersee Tel. 0170-5401144 | www.drachenfliegen-tegernsee.de

DHV-Schleppauskünfte

Fragen und Anliegen rund um das Thema Windenschlepp können jederzeit gerne an Andreas Schöpke und Seli Müller über schleppbuero@dhvmail.de gerichtet werden.

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

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

SicherheitstrainingsCenter
DHV-zertifiziertes Training

Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining.

Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

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

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

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

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

Flugschule Achensee
Trainingsleiter Eki Maute, Stefan Asprion, Lucas Läubin
Achensee/Österreich
Idrosee/Italien
www.flugschule-achensee.at
office@flugschule-achensee.at

Flugschule Sky Club Austria
Trainingsleiter Walter Schrempf
Hallstätter See/Österreich
www.skyclub-austria.at
office@skyclub-austria.at

Flugschule Aufwind
Trainingsleiter Michael Grabmaier
Idrosee/Italien
www.aufwind.at
office@aufwind.at

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

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

DHV EMPFOHLENES SIMULATORTRAINING

g-force-trainer®

Simulator für G-Force-Training, Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.flugschule-hochries.de/fortbildung/g-force-simulator

DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

Regionalbeirat Nord
(Region Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

Prof. Dr. Uwe Apel
regionalbeirat-nord@dhv.de

Regionalbeirat Ost
(Region Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

René Altmann
regionalbeirat-ost@dhv.de

Regionalbeirat Mitte
(Region Hessen, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz)

Uwe Preukschat
regionalbeirat-mitte@dhv.de

Regionalbeirat Südwest
(Region Baden-Württemberg)

Björn Berle
regionalbeirat-suedwest@dhv.de

Regionalbeirat Südost
(Region Bayern)

Dieter Lische
regionalbeirat-suedost@dhv.de

Die Regionalbeiräte werden von den Mitgliedern der jeweiligen Region auf der Regionalversammlung gewählt. Sie sind Ansprechpartner der Piloten und Vereine der jeweiligen Region und tragen die Themen in die DHV Kommission. In der Kommission sind sie zusammen mit den Vorständen, Fachbeiräten und leitenden Mitarbeitern beratend tätig. Die Regionalbeiräte arbeiten ehrenamtlich.
Die Kommissionsprotokolle findet ihr im DHV Serviceportal https://service.dhv.de unter Verbandsinterna (nur für DHV Mitglieder).

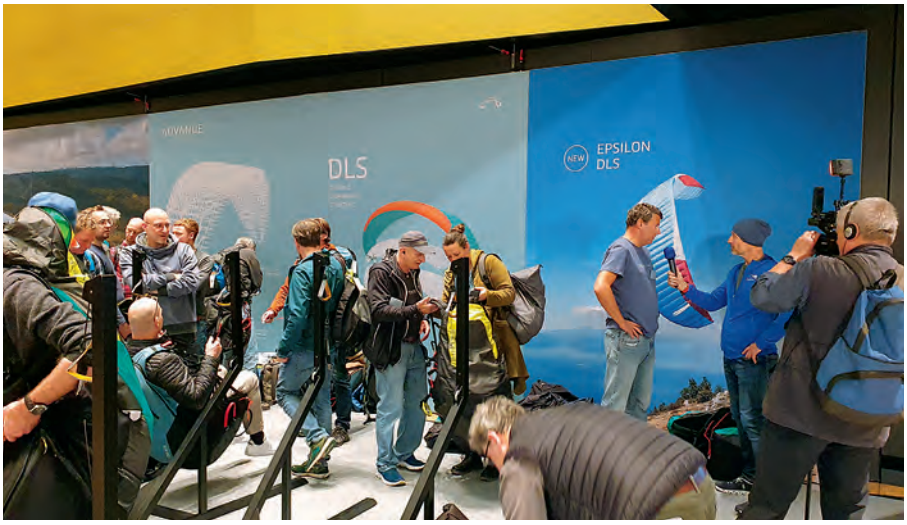
© ROBIN FRIESS

Volles Haus bei den Vorträgen

Thermik 2023

DHV-TV mit ausführlichen Interviews

Die Thermik 2023 war gut besucht. Pünktlich um 10 Uhr strömten Besucher in die Halle und der Andrang ließ erst am späten Nachmittag nach. Zentrales Element der Halle war die offene Vortragsbühne, die Stühle waren meist bis zum letzten Platz besetzt. Die hochkarätigen Referenten boten ein abwechslungsreiches Programm. Leider waren einige bedeutende Hersteller nicht vor Ort. Der DHV war mit einem großen Team vertreten. Ausführliche Interviews hat DHV-TV über Neuheiten 2023 und zukünftige Entwicklungen geführt.



www.dhv.de/medien/archiv/artikel-archiv/events/thermikmesse-2023

DHV-TV Hersteller-Interviews

Kamera/Schnitt: Charlie Jöst | Moderation: Ben Liebermeister | Kameraassistentin: Brigitta Hack

► *Advance*

► *Flow*

► *Gin*

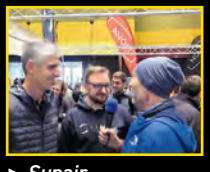
► *Neo*

► *Nova*

► *Phi*

© BRIGITTA HACK

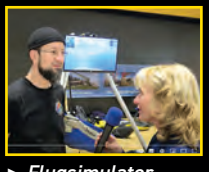
► *Skywalk*



► *Supair*

► *Woody Valley und Turnpoint*

► *Thermik-Orga-Team*



► *Flugsimulator*

► *Free Spee*

DHV-SHOP

WE LOVE TO FLY

Vorbereitung Frühjahrs-Thermik

CHIBA Thermo Aktiv

Beste Isolierung, winddicht und atmungsaktiv
***55,- €** inkl. 2er Pack*
***GRATIS** Hand-ThermoPads*

CHIBA Super Thermo

Thermofütterung für die ganz kalten Tage
***95,- €** inkl. 2er Pack*
***GRATIS** Hand-ThermoPads*

Sturmhaube Vaude

Größe S (53-55cm) oder L (59-61cm)
je 22,- €

Sturmhaube Merino

100% Merinowolle, Einheitsgröße
32,- €

Bestellungen unter https://shop.dhv.de
Die Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer und verstehen sich zuzüglich Versandkosten, es sei denn, das Produkt ist als versandkostenfrei ausgewiesen. Für die Lieferung innerhalb Deutschlands betragen die Versandkosten gewichtsabhängig zwischen 6,90 und 14,90 Euro (Versand als versichertes DHL Paket).
Bis zu einem Warenwert von 18,99 Euro und/oder bis 0,99 kg versenden wir als Deutsche Post Brief gewichtsabhängig zwischen 2,90 und 3,90 Euro.

Filter

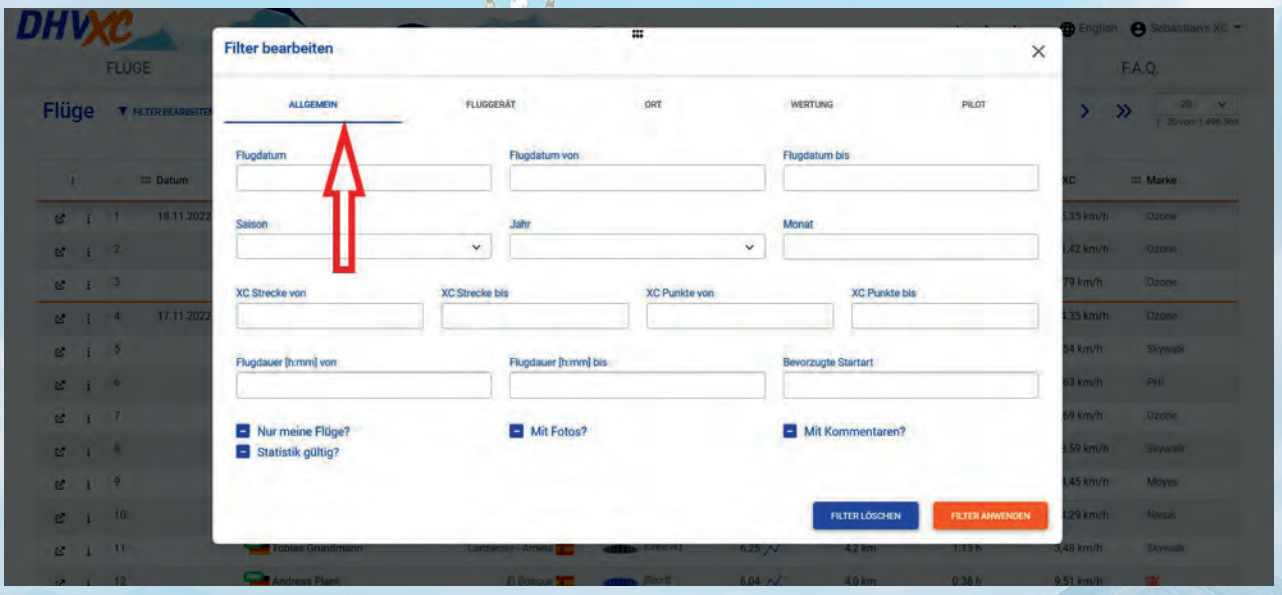
Einfachste Flugsuche mit den unterschiedlichsten Anforderungen – vom Datum über den Startplatz bis zum Pilotennamen

TEXT: **RICHARD BRANDL**

Im neuen DHV-XC gibt es einen einfach zu bedienenden und leistungsstarken Filter, mit dem Flüge nach den unterschiedlichsten Anforderungen ausgesucht und gelistet werden können. Wenn der Filter aktiviert wird, werden die gefilterten Ergebnisse auf der Flügeseite angezeigt. Ein Bereich dieses Filters, in dem nach personenbezogenen Pilotendaten wie Name, Geschlecht, Verein oder Verband gesucht werden kann, ist ausschließlich registrierten Teilnehmern und/oder DHV-Mitgliedern (mit mindestens einem eingereichten Flug) vorbehalten.

Auf der Hauptseite stehen eingeloggten Usern die Filter ***Meine Flüge*** und ***Mein Verein*** als Shortcuts zur Verfügung. Hier findet ihr die entsprechenden Ergebnisse (alle eigenen Flüge oder alle Flüge der Vereinskameraden) mit einem Klick ohne Umweg über das Filterfenster.

In den Filter kommt ihr einfach auf der XC-Einstiegsseite mit einem Klick oben links auf ***Filter bearbeiten***. Es öffnet sich ein erstes neues Fenster mit der Filterfunktion **Allgemein**. In der oberen Zeile können die 5 Filterbereiche ausgewählt werden: ***Allgemein***, ***Fluggerät***, ***Ort***, ***Wertung*** und ***Pilot***. Jeder Filterbereich öffnet nach Auswahl in einem neuen Fenster.



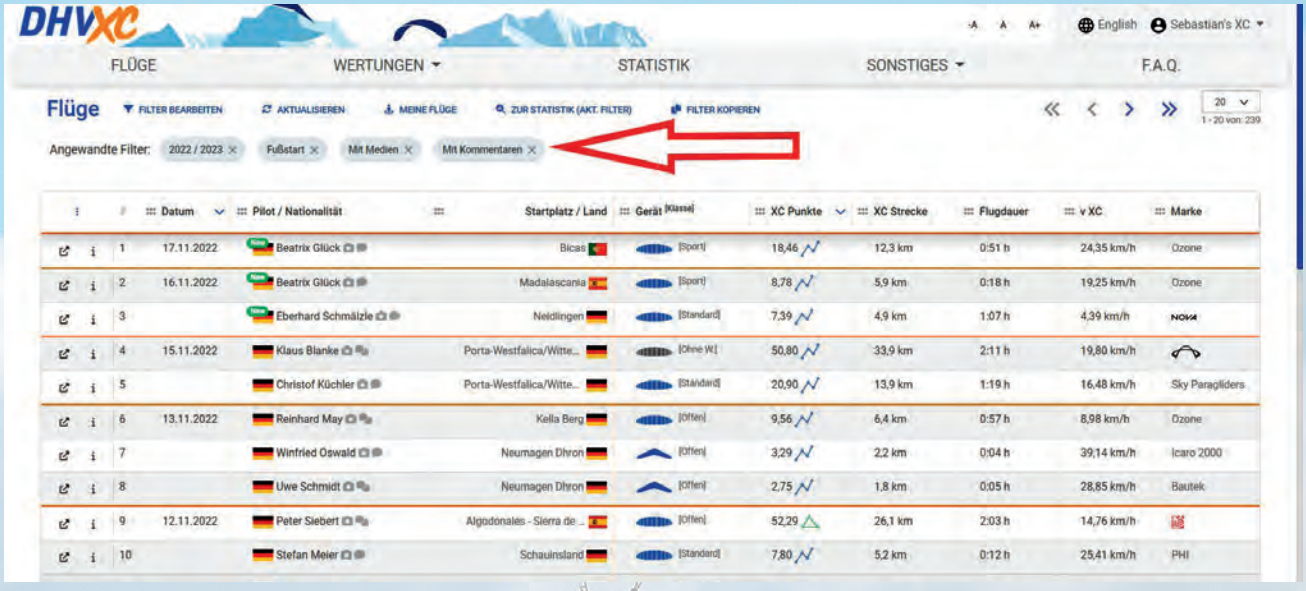
Allgemein

Auf dieser Seite kann man sich ein bestimmtes Datum, einen bestimmten Zeitraum, die Saison, Jahr und Monat, Strecke von … bis, Punkte von … bis, Flugdauer von … bis und die Startart als Filterkriterium auswählen. Außerdem gibt es einige Filter, die durch das Setzen eines Häkchens aktiviert werden können: Nur eigene Flüge anzeigen, nur Flüge mit Fotos oder Kommentaren oder nur Flüge, die gültig für die Statistik sind.

Achtung: Wenn man alle gewünschten Filterfunktionen auf den 5 Unterseiten ausgewählt hat, unbedingt auf ***Filter anwenden*** klicken, sonst geht die Auswahl verloren.

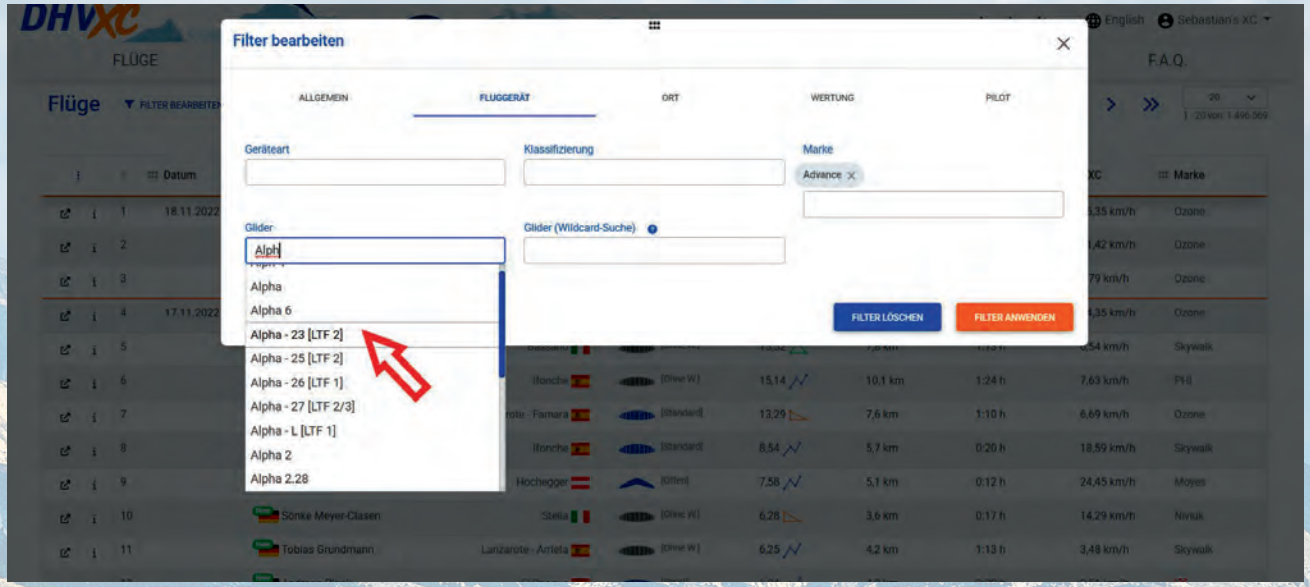
© ANDREAS BUSSLINGER

Jetzt werden auf der Flügeseite die Ergebnisse der Filterauswahl aufgelistet. Außerdem sind auf dieser Seite die gewählten Filtereinstellungen oben neben „Angewandte Filter“ einzeln in kleinen angegrauten Felder angezeigt. Hier können einzelne Filterparameter auch mit einem Klick auf das X abgewählt werden. Alle Filterfunktionen auf einmal kann man in jedem Filterfenster vor dem Speichern mit einem Klick auf ***Filter Löschen*** ausschalten, nach dem Speichern mit Klicken auf ***Filter Löschen*** und ***Speichern***.



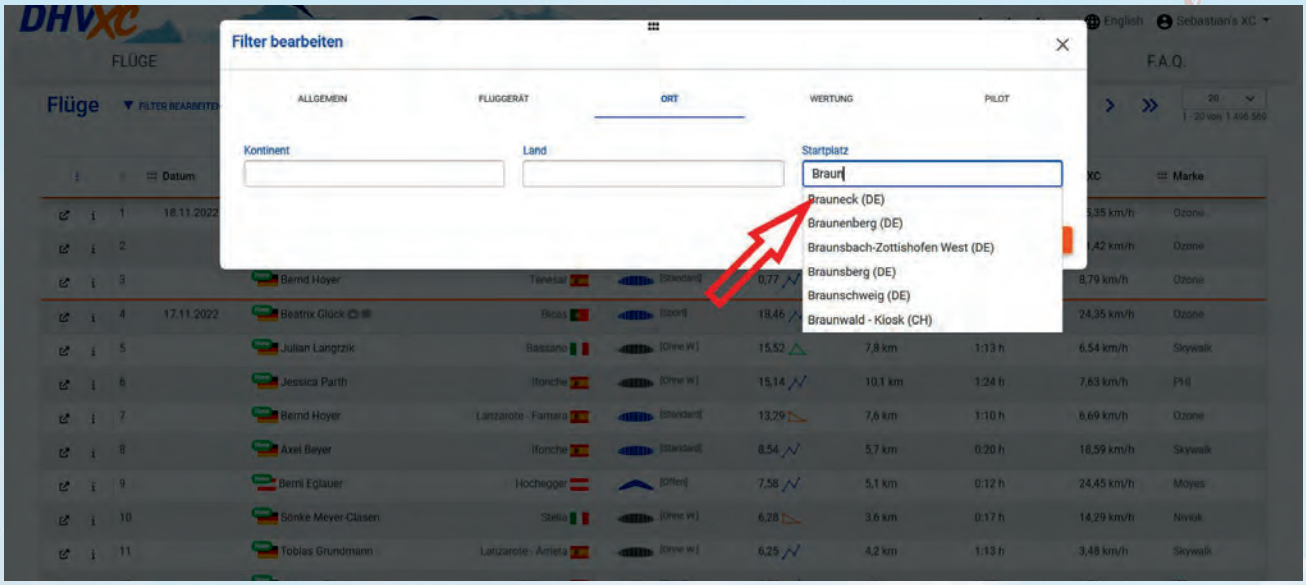
Fluggerät

Auf dieser Seite kann die Geräteart, die Geräteklassifizierung, die Gerätemarke, unter Glider der Gerätename (je mehr Buchstaben hier eingetippt werden, desto kürzer wird die angezeigte Geräteliste, unbedingt das gefundene Gerät in dieser Liste anklicken) oder Glider als Wildcardsuche (* steht dort als Platzhalter für eine beliebige Zeichenfolge) ausgewählt werden.



Ort

Hier gibt es folgende Auswahlmöglichkeiten: Kontinent, Land und Startplatz. Kontinent und Land werden mit Auswahl aus einer Liste (öffnet durch Klick in das Suchfeld) und dortigem Anklicken als Filterparameter aktiviert. In dem Feld Startplatz wird mit der Eingabe von immer mehr Buchstaben des gewünschten Startplatznamens die Liste der angezeigten Startplätze immer kürzer. Sobald der gesuchte Startplatz sichtbar ist, bitte durch Anklicken auswählen.



Wertung

Auf dieser Filterseite kann man sich die Wettkampfklasse und die Aufgabenart als Filter aussuchen.

Pilot

Mit dieser Seite lassen sich (nur für eingeloggte Teilnehmer und/oder DHV-Mitglieder, die mindestens einen Flug eingereicht haben) nach pilotenspezifischen Informationen gefilterte Flüge in der Flugliste anzeigen.

Das sind der Pilotenname (egal, ob mit dem Vor- oder Nachnamen begonnen wird – je mehr Buchstaben, desto kürzer die Namensliste, wieder das Anklicken des gewünschten Pilotennamens nicht vergessen), die Nationalität, das Geschlecht, der Verband und der DHV- oder ÖAeC-Verein (auch hier wieder den wichtigsten Teil der Vereinsnamens eintippen, bis der gesuchte Verein in der Liste angezeigt wird und durch Anklicken ausgewählt werden kann).

Wie bereits erwähnt, zum Abschluss den Klick auf ***Filter anwenden*** nicht vergessen, sonst muss man wieder von vorne anfangen.

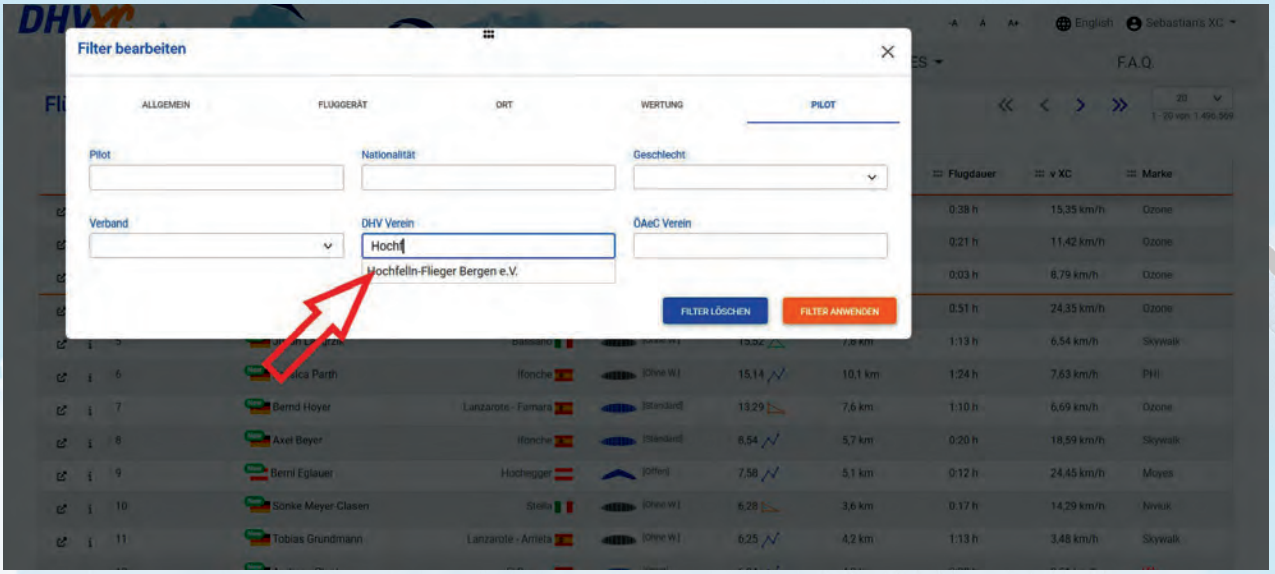
Neuer RegioOst-Cup

Es gibt eine neu ausgeschriebene Regionalwertung, den „RegioOst-Cup" (derzeit als Betaversion), Ausschreibung: https://de.dhv-xc.de/files/RegioOst_Cup_ab_2023.pdf

Das Besondere, neue Wertungskriterien sind der Wohnort des Piloten, in diesem Fall die Bundesländer der Region Ost (Definition nach der DHV-Region für die Delegiertenwahl), und die Lage der Startplätze in den betreffenden Bundesländern. Diese Art von Kriterien gab es bisher nicht im DHV-XC.

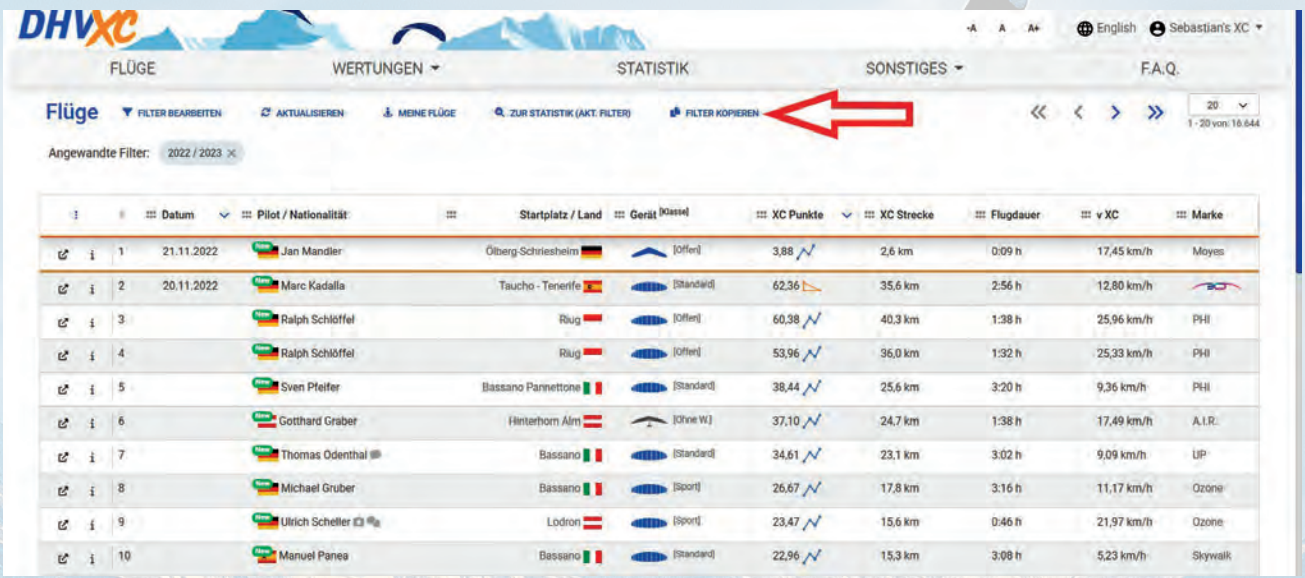
Was bedeutet das jetzt? Es sind ab sofort im DHV-XC Wertungen möglich, die mit den Bedingungen, Bundesland des Piloten (nach PLZ des Wohnortes)' und/oder ‚Startplatz in einem Bundesland (oder mehreren)' verknüpft werden können. Es gibt also beispielsweise die Möglichkeit, einen Bundesland-Cup oder einen Region-Cup zu veranstalten. Natürlich kann jedes dieser neuen Kriterien auch einzeln in einen Wettbewerb integriert werden.

Wer Interesse hat und einen solchen Wettbewerb ausschreiben will, der muss einen Veranstalter finden (in der Regel einen Verein), eine Ausschreibung mit den Wettbewerbsregeln veröffentlichen (idealerweise auf der Vereinswebseite) und einen Verantwortlichen (mit E-Mail-Adresse) benennen. Für DHV-Mitgliedsvereine sind eigene Vereins- oder Regionalwertungen im DHV-XC übrigens nicht mit Kosten verbunden, die übernimmt der DHV. Die Kontakt-E-Mail-Adresse für Vereine lautet: auswerter@xc.dhv.de .



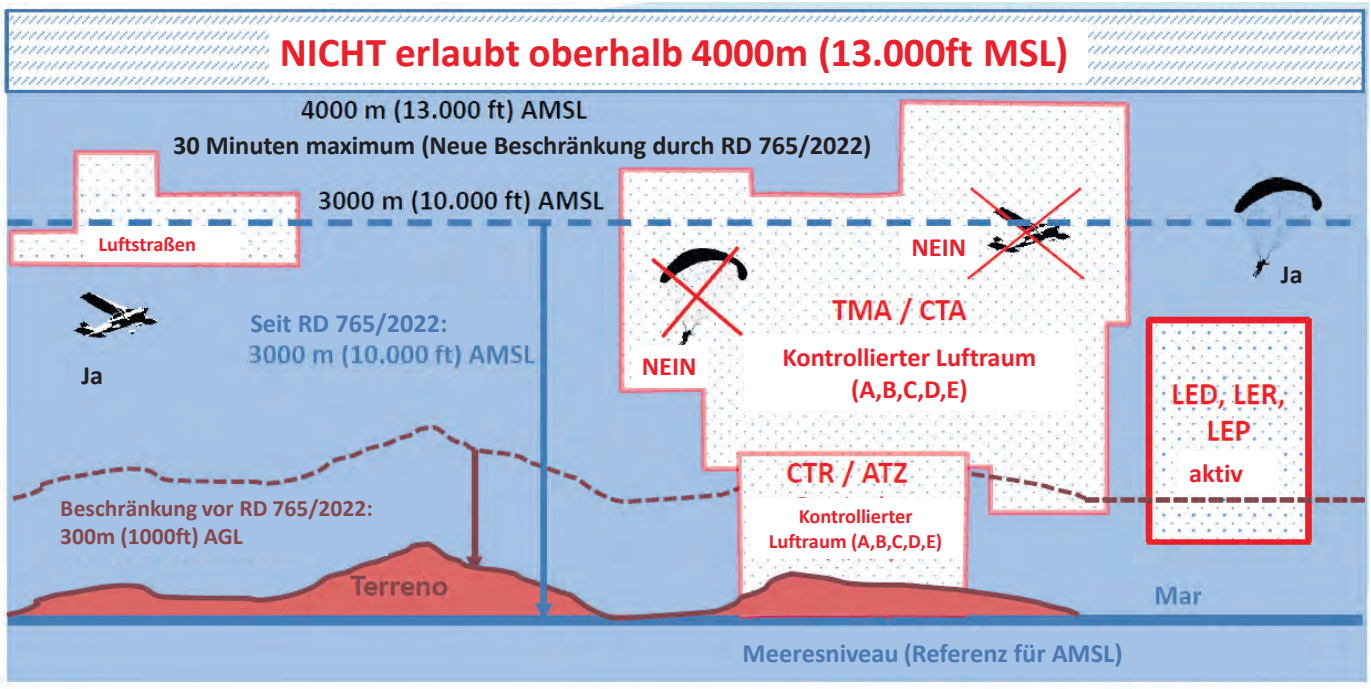
Die ausgewählten Filterfunktionen bleiben übrigens so lange eingestellt, bis diese aktiv gelöscht oder geändert werden. Wer sich also ausloggt und an einem anderen Gerät mit seinem Account wieder einloggt, sieht auch dort seine gewünschte gefilterte Flugliste.

Es gibt natürlich die Möglichkeit, den gesetzten Filter als URL zu speichern (z.B. um eine Vereinswertung auf der Vereinshomepage zu verlinken): Nach dem Setzen der Filterparameter auf ***Filter kopieren*** klicken und die URL wird in die Zwischenablage eures Rechners kopiert.



DER AUTOR

Richard Brandl ist beim DHV verantwortlich für den XC.



© HELMUT BACH

Fliegen in Spanien

Erfreuliches zum Luftraum gibt es selten zu berichten, daher schreibt es sich umso besser über Verbesserungen für unseren Sport.

TEXT: **HELMUT BACH**

Auch wenn es anders praktiziert wurde, so durfte man bisher in Spanien eigentlich nur bis zu einer Höhe von 300 m über Grund und nur im Luftraum G fliegen. Zusätzlich gab und gibt es weiterhin lokale Vereinbarungen.

Königlicher Erlass

Dies ändert sich nun mit dem „königlichen Erlass 765/2022“: Er erlaubt nun, dass „...der Betrieb in einer maximalen Druckhöhe von 3.000 mAMSL (10.000 ftAMSL) und zwischen 3.000 und 4.000 mAMSL (10.000 und 13.000 ftAMSL) für einen Zeitraum von weniger als 30 Minuten über den gesamten Flug hinweg erfolgen darf“.

Kurz gesagt: Man darf im Luftraum G bis 3.000 m MSL unbegrenzt fliegen, zwischen 3.000 und 4.000 m allerdings nur 30 min. Letztere ist übrigens die gleiche Einschränkung wie bei Druckabfall in Passagierflugzeugen. Gleichzeitig wird erwähnt, dass die bisherige Regelung, bei der die Höhe auf 300 Meter über Grund (1000ftAGL) begrenzt war, unklar war... Es wurde eben oft höher geflogen, obwohl es eigentlich nicht erlaubt war. Luftraum G geht allerdings in Spanien teilweise bis FL145.

Trotzdem ist der Flug im kontrollierten Luftraum nach

© MARIA BACH

Bild zeigt Helmut Bach an der Nordküste bei Bilbao

wie vor nicht erlaubt, es sei denn, es liegt eine Ausnahmegenehmigung vor (Beispiel Bilbao / Sopelana).

In diesen neuen Flughöhen, außerhalb des kontrollierten Luftraums, der traditionell von der allgemeinen Luftfahrt genutzt wird, müssen alle Nutzer die Luftraumstruktur, in der sie operieren wollen, ihre Grenzen, ihre Klassifizierung und die angebotenen Dienste kennen.

Der Flug in kontrollierten (E ist kontrolliert), eingeschränkten, verbotenen und nicht zugelassenen Lufträumen und über aktivierten Gefahrengebieten sowie über städtischen Gebieten und Menschenansammlungen ist ohne die entsprechenden Ausnahmen gemäß RD756/2022 nach wie vor nicht gestattet. Für FIZ-, RMZ-, FPMZ- und TMZ-Gebiete müssen die jeweils geltenden spezifischen Einschränkungen und Anforderungen bekannt sein und eingehalten werden.

Diese Änderungen sind seit dem 9. Januar 2023 wirksam.

Informationen zum Luftraum findet man unter:
insignia.enaire.es/

Klickt man auf eine Stelle in der Karte, öffnet sich ein Fenster auf dem man die unterschiedlichen Luftraumgrenzen erkennen kann: Man kann auch Pre-Flight-Bulletins über das ICAROXXI-System von ENAIRE herunterladen.
www.enaire.es/servicios/atm/sistemas_de_gestion_del_transito_aereo_atm/icaro

Die Informationen sind auch in Englisch verfügbar.

Disfrute de su vuelo y vuele seguro

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.

ANZEIGE

00216| Super Thermo
Winddichter, wasserdichter und atmungsaktiver Handschuh mit extra warmem Futter aus Primaloft.

TOTAL PROTECTION. ABSOLUTE COMFORT.

Selbst bei geringen Minustemperaturen führen Wind und Feuchtigkeit schnell zum Auskühlen der Hände. Kalte Hände reduzieren die Motorik, die Reaktionszeiten der Hände und sind deshalb ein potenzieller Risikofaktor.
Der **Thermo Aktiv** von **Chiba** ist extra warm und schützt die Hände zuverlässig auch bei niedrigen Temperaturen vor Kälte und Nässe. Die ergonomische Konstruktion sorgt zusätzlich für höchsten Tragekomfort.

Ausrüster der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft

© THOMAS LAMBRICH

DGC Siebengebirge

Natursportarena Krausberg wieder tipptopp

Wanderer, Skifahrer, Gleitschirmflieger und Biker – jetzt können alle wieder kommen. In einer konzertierten Aktion haben an einem Samstag im November der Eifelverein Dernau, der Skiclub Dernau und der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge das Areal rund um die Krausberghütte auf Vordermann gebracht. Die Skipiste, die zugleich die Startrampe der Gleitschirmflieger ist, wurde gemäht und von Totholz befreit. Am unteren Ende haben die Flieger einen neuen Windsack angebracht. Das Gelände rund um die bei Wanderern beliebte Krausberghütte wurde aufgeräumt und gereinigt. „Jetzt brauchen wir nur noch Schnee für die Skifahrer, guten Aufwind für die Gleitschirmflieger und sonnige Tage für die Wanderer und Biker", freut sich Ingo Dahlenkmap, der die Aktion bei den Gleitschirmfliegern koordiniert hat.
Die Zusammenarbeit der Natursportvereine rund um den Krausberg ist durch die Flutkatastrophe im Sommer 2021 noch enger geworden. In zahlreichen gemeinsamen Hilfsaktionen beim Aufräumen nach der Flut, bei der Arbeit in den Weinbergen und beim Wiederaufbau sind persönliche Beziehungen gewachsen, die fortdauern.

Hartmut Schlegel
dgc-siebengebirge.de

ANZEIGE

Gleitschirm Werkstatt
Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

2-Jahres Check Gleitschirm 149,- Euro
Retter packen ab 39,- Euro
Check inkl. Retter packen 174,- Euro
ab 100,-€ Auftragswert inkl. Rückversand (DE/AT)

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

Delta-Club Condor Wehr

Jahreshauptversammlung und Siegerehrung Streckenflugmeisterschaft „Heue-Cup"

Der 1. Vorsitzende des Delta-Club Condor, Thorsten Elstermann, begrüßte zahlreiche Mitglieder und eröffnete die Jahreshauptversammlung 2022 mit einem Jahresrückblick. Die Streckenflugmeisterschaft „Heue-Cup" entschied in diesem Jahr auf Platz 1 Andy Ziegler für sich, gefolgt von Harry Müller auf Platz 2 und Christian Denz auf Platz 3. Der Beauftragte für Luftaufsicht, Christoph Nägele, präsentierte in einem Lichtbildvortrag die aktualisierte Vereinbarung mit der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald (LGH). Diese Vereinbarung regelt die gemeinsame Nutzung des Luftraumes zwischen Segelfliegern und Gleitschirmfliegern im Bereich des Segelflugplatzes Hütten. Besonders hob er die gute und freundschaftliche Zusammenarbeit und das Entgegenkommen der Segelflieger hervor. Stellvertreter Franz Egle analysierte in seinem Vortrag alle im vergangenen Jahr vorgefallenen Zwischenfälle im Fluggebiet Heue-Bergalingen und machte Vorschläge zur Prävention.
Geländewart Norbert Merz berichtete über die erbrachten Arbeiten rund um den Startplatz und bedankte sich bei den Mitwirkenden der jährlich stattfindenden Startplatzputzete.

Robert Metzger
http://delta-club-condor.de/frames.htm

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Weihnachtsfeier

© KAI WISSEL

Die diesjährige Weihnachtsfeier der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn fand nach zweijähriger Pause im Dezember 2022 im Brauhaus in Mülheim Kärlich statt. Rund 70 Fliegerfreunde trafen sich, um in gemütlicher Runde das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen. Unser 1. Vorsitzender Kai Wissel skizzierte das vergangene Jahr mit seinen Höhen und Tiefen und ehrte einige Mitglieder für ihre engagierte Arbeit im Verein. Weiter bot er einen Ausblick auf unsere geplanten Vereinsaktivitäten im kommenden Jahr. Stephan Schöpe verkürzte den Abend mit einem unterhaltsamen Vortrag über das Acro-Fliegen und wie er seine Erfahrungen aus dem Acro-Training positiv für seine Strecken-Wettbewerbsflüge nutzen kann. Neben einem leckeren Buffet freuten sich die Gäste auch über eine Tombola, bei der schöne Sachpreise rund um den Flugsport verlost wurden. Alles in allem war es ein gelungener Abend für alle Gäste, der bis in die späten Abendstunden reichte.

Uwe Lochmann
www.thermik4u.de

Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar

Siegerehrung Harzcup 2022

Voll war es auf der Weihnachtsfeier des Harzer Drachen- und Gleitschirmvereines, auf der gleichzeitig die Siegerehrung vom Harzcup stattfand. Es nahmen erstmalig 98 Piloten am Wettkampf teil, davon flogen 16 über100 km weit. Insgesamt waren es 1.564 Flüge. Neu beim Harzcup 2022 war die Plattform, der Verein wechselte vom xcontest auf den DHV XC. Dadurch ergaben sich kleine Änderungen, aber insgesamt viele Vorteile.
Nun zu den Platzierungen: In der Sportklasse siegte Peter Siebert vor Holger Braun und Reinhard May. In der Standardklasse Andreas Engelhard vor Dietmar Strothmann und Peter Buschbacher.
Bei den Frauen siegte Charlotte Peltz vor Sabine Kleemann und Orsolya Pogany. Der Ausrichter vom Harzcup, der HDGV konnte in der Vereinswertung den zweiten Platz erkämpfen, nach dem siegenden PC Werratal-Eschwege-Eichsfeld. Nicht in Zahlen, Kilometern, Stunden und Platzierungen lassen sich die zahlreichen Emotionen, Glücksmomente und Ausblicke ausdrücken, die die Piloten bei ihren Flügen rund um den Harz erlebten.
Vielen Dank auch an unsere Sponsoren, u.a. PARACENTER Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule, KONTEST Gleitschirmservice und DYNACORE Paragliding &Support.
Der HDGV wünscht allen Fliegerinnen und Fliegern ein erfolgreiches 2023.

Frank Lange
www.hdgv.de

ANZEIGE

Die Sieger von links: Philipp Reiser (2), Georg Bube (1), Marcel Dürr (3). Rechts der Bezwinger des ersten komplett geschlossenen 200 km FAI Dreiecks vom Brauneck: Marc Wensauer

Lenggrieser GleitschirmFlieger

Brauneck XC

Erstmals ist das Brauneck zum bedeutendsten Startplatz im deutschen Alpenraum für weite Streckenflüge geworden. In dieser Saison wurden insgesamt 128 Flüge durchgeführt, die mehr als 100 km weit gingen, die weiteste Flugstrecke betrug sogar 230 km.
Bei den Veranstaltern des Brauneck XC ist die Freude groß. War es doch damals das Ziel, durch diesen Wettbewerb das Brauneck unter den Gleitschirmfliegern populärer zu machen und aufzuzeigen, was von hier aus alles möglich ist. Ein voller Erfolg wie man sieht. Wenn man die Zunahme der großen Flüge betrachtet ein Plus von 600 %, im Vergleich zu den Vorjahren! Das stellt dieses Jahr selbst die klassischen Startplätze wie z.B. den Hochfelln bei weitem in den Schatten. Hier wurde dieses Jahr nicht halb so erfolgreich geflogen. In der Wertung der zwei besten Flüge belegte Georg Bube, mit zwei jeweils knapp 200 km großen „Gletscherdreiecken", einen der anspruchsvollsten Flüge vom Brauneck aus, Platz eins, gefolgt von Phillip Reiser (2) und Marcel Dürr (3).
Auch die seit 4 Jahren ausgeschriebene Königsaufgabe, ein komplett geschlossenes 200 km Dreieck zu erfliegen, konnte dieses Jahr erfolgreich von Marc Wensauer gelöst werden. Für die mit 700 Euro Preisgeld dotierte Aufgabe flog er 9 Stunden lang - zuerst an den Gerlospass von dort nach Reit im Winkel und über den Wendelstein zurück bis zur Talstation der Brauneckbahn. Kaum jemand hielt seinen Plan für realisierbar, doch entgegen aller Zweifel zeigte Marc hier mal wieder eine eindrucksvolle Meisterleistung.
Auch im nächsten Jahr soll der Wettbewerb wieder stattfinden, weitere Infos folgen auf der Internetseite der Lenggrieser Gleitschirmflieger

Marcel Dürr
www.lenggrieser-gleitschirmflieger.de

Anzeigen Hotline

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

Martin Brinek über dem Forggensee bei Füssen

Drachenfliegerclub Hohenneuffen

Deutsche Meisterschaften der Gleitschirmflieger

Mit zwei Titeln geht für den Drachenfliegerclub Hohenneuffen das Flugjahr erfolgreich zu Ende. Die Deutsche Meisterschaft feiern durfte Felix von Malinckrodt in der Sportklasse der Gleitschirmflieger. Knapp 900 Piloten lieferten sich übers Jahr einen harten Wettkampf um die weitesten drei Flüge mit einem Schirm der Sportklasse, wobei nur ein Flug in Deutschland gestartet werden musste. Die Herausforderung bei diesen Rekordflügen ist, über 9-10 Stunden konzentriert zu bleiben. Nur Piloten, die ständig auf sich verändernde Wetterbedingungen reagieren und sich auf die unterschiedlichen Landschaften einstellen können, bewältigen Strecken von 200 – 300 km. Nur dem Münchner Verein bodenlos musste sich die Mannschaft des DH H mit den Kapitänen Martin Brinek und Reiner Braun geschlagen geben und belegte den 2. Platz in der Gleitschirm-Bundesliga. Dabei kämpfen wie beim Fußball die 18 besten Vereine um die Deutsche Meisterschaft. Die letzten Teams steigen ab und werden von den besten der 2. Liga ersetzt. Zwischen März und September kommen immer am Wochenende die drei weitesten Flüge des Vereins in die Wertung.

Dieter Rebstock
https://www.dc-hohenneuffen.de

ANZEIGE

ANZEIGE

GLEITSCHIRM DIREKT

by Papillon® Paragliding

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

Mitten in Deutschland und mitten im Fluggebiet

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

Der **GLEITSCHIRM DIREKT Fliegershop** im Papillon Flugcenter auf der Wasserkuppe hat **täglich Mo-So von 9 bis 17 Uhr** geöffnet.

Hier findest du die größte Auswahl nördlich der Alpen, beste Beratung und Top-Preise.

See you UP in the sky!

GLEITSCHIRM DIREKT by Papillon Paragliding · Wasserkuppe 46 · 36129 Gersfeld · GLEITSCHIRM-DIREKT.DE

DFC Hochries-Samerberg

Clubausflug nach Norditalien

Neben vielen anderen Fliegern haben wir uns am Allerheiligen-Wochenende aufgemacht nach Meduno, um gemeinsam noch zum Fliegen zu kommen. Dieser Fliegerspot war bei schönem Wetter kein Geheimtipp... Die späte Zeit im Jahr hatte kein spitzen Thermikwetter für uns bereit, aber wir haben uns gefreut, dass wir an jedem Tag in die Luft gekommen sind.
Der Montag bot noch ein besonderes Highlight für uns. Wir sind kurzentschlossen nach Aviano gefahren und sehr herzlich vom DeltaClub Montecavallo empfangen worden. Nach gemeinsamem Fliegen haben wir an ihrem Landeplatz zusammen gegrillt und wieder hat sich gezeigt, ein gemeinsames Hobby verbindet international. Vielen Dank für die Gastfreundschaft und den netten Abend!

Achim Luber
www.dfc-hochries.de

Die Teilnehmer der Herbstmeisterschaft

Silent Wings

Herbstmeisterschaft

Die Herbstmeisterschaft führte die Gleitschirmpiloten der Silent Wings nach Südtirol. An drei Tagen wurde vom Kronplatz und Ahornach geflogen, was das Zeug hielt. Obwohl die Wettervorhersage eigentlich eher schlechtes Flugwetter vorhergesagt hatte, fanden die Piloten doch ihre Startfenster und flogen bis zu dreimal am Tag vom Kronplatz (2.275 m). Ein beliebter Flugberg für Gleitschirmpiloten aufgrund der Startmöglichkeiten nach allen Himmelsrichtungen.
Anlässlich der Jahresabschlussfeier gratulierte Silent-Wings Präsident Emil Gmeiner den Siegern der diesjährigen Herbstmeisterschaft. Den 3. Platz erreichte mit 29 km Flugstrecke Martin Brunnmeier, den 2. Platz erflog mit 31 km Richard Großschedl und am besten fand Anton Waldinger aus Frontenhausen die seltenen Thermiken zwischen vielen Wolken und erflog sich mit 44 km den 1. Platz.

Martin Brunnmeier
www.Silent-wings.eu

ANZEIGEN

© GUIDO IHLEIN

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Herbstausflug Nordmazedonien

Anfang September starteten 23 Gleitschirmpilotinnen und -piloten zu ihrem knapp zweiwöchigen Herbstausflug über Skopje in die Fliegermetropole bei Krusevo in Nordmazedonien. Das ist ein beliebtes Ziel für Gleitschirmflieger aus aller Welt. Die von mit bis zu 2.000 m hohen Gebirgszügen gesäumte, fruchtbare Hochebene um Krusevo bietet ein gutes Potenzial für ausgedehnte Genuss- und ambitionierte Streckenflüge. Trotz mäßiger, thermischer Bedingungen konnte fast jeden Tag geflogen werden, an den ersten Tagen bereits Strecken um die 35 km. Für drei Tage verlagerten wir unseren Stützpunkt in den Südwesten Nordmazedoniens an den Ohrid See an der albanischen Grenze. Die wunderschöne Örtlichkeit erinnert an den Gardasee in Italien, jedoch mit deutlich weniger Tourismus. Hier konnten wir an der Ostseite und tags drauf an der Westseite des Sees stundenlang in thermischen Aufwinden parallel zum Strand fliegen. Wer wollte, kombinierte den Flug mit einer Wanderung zum Startplatz oder erfrischte sich nach der Landung in dem angenehm temperierten Wasser des Ohrid Sees. Am dritten Tag konnte auch der Sprung über den Pass des Galicica Nationalpark zum benachbarten Prespa See in Angriff genommen werden.

Uwe Lochmann
www.thermik4u.de

ANZEIGEN

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

KONTEST GLEITSCHIRMSERVICE

zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt !

BAUAIR

- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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

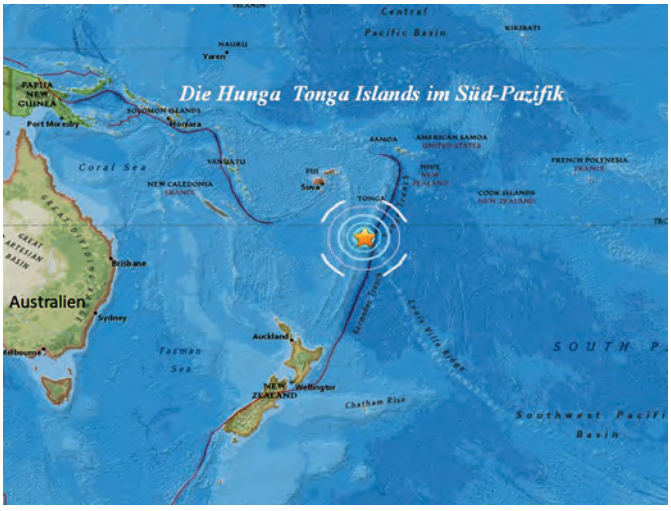
ANZEIGE

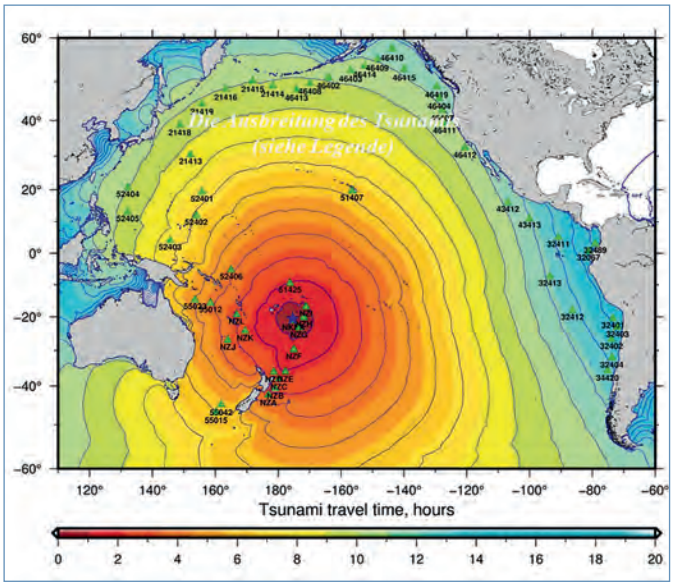
Wirkt sich ein Vulkanausbruch auf das Flugwetter in Deutschland aus?

Der Vulkanausbruch auf den Tonga-Inseln am 15./16. Januar 2022 und sein Einfluss auf unser lokales Wetter.

TEXT UND BILDMATERIAL: **DR. MANFRED REIBER**

© PICTURE ALLIANCE / ZUMAPRESS.COM | TONGA GEOLOGICAL SERVICES





↑ Ausbreitung des Tsunami nach dem Vulkanausbruch

Auch für Gleitschirmflieger ist die Antwort auf die Frage, ob Naturereignisse wie ein gewaltiger Vulkanausbruch unser Wetter bzw. Flugwetter beeinflussen können, auch wenn diese weit von uns entfernt stattfinden, sicher von großem Interesse.

Zunächst einige wesentliche Fakten zur Eruption und zum Ausbruchsgeschehen selbst.

Am 15. Januar 2022 ereignete sich eine massive Eruption des Vulkans „Hunga Tonga-Hunga Ha´apai“ auf den Tonga Islands im Südpazifik. Um 04:14 UTC wurde eine Beben-Magnitude von 5,8 gemessen. Die Eruption war eine der stärksten, die jemals gemessen wurde, in etwa vergleichbar mit der Krakatau-Eruption im Jahre 1883. Die Explosionsstärke soll höher als alle Nukleartests gewesen sein und etwa das 500 –fache der „Hiroshima-Atombombe“ betragen haben.

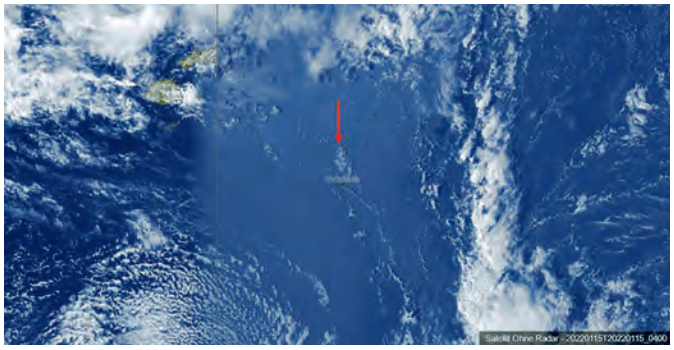
Durch die Ausbruchswolke wurden weite Teile des Inselstaats Tonga mit einer 5 bis 10 cm dicken Schicht vulkanischer Asche bedeckt.

Der Vulkanausbruch löste einen Tsunami aus, der an allen in der Nähe liegenden Inselstaaten und den Hunga Tonga Islands selbst schwere Schäden verursachte. Auswirkungen waren bis Kalifornien zu spüren.

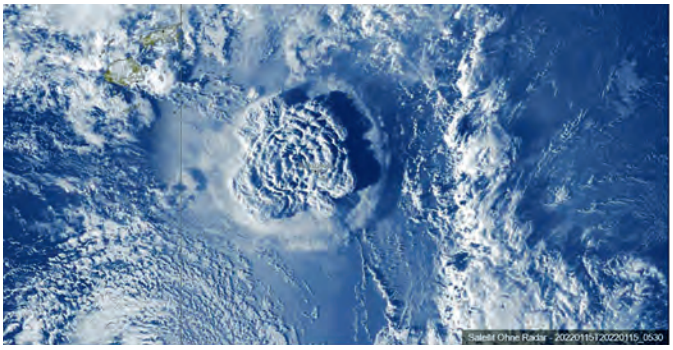
Auch sogenannte „Meteotsunamis“ wurden beobachtet, die durch die Luftdruckwelle ausgelöst wurden. Diese traten in Japan auf, wo erste Wellen schon drei bis vier Stunden vor der Laufzeit der im Wasser laufenden Tsunamiwelle registriert wurden. Auch im Mittelmeer, das normalerweise vom Tsunami nicht erreicht wird, kam es zu kleinen Wellen, die bei den Balearen 20 bis 40 cm erreichten.

Die Druckwelle der Eruption bewegte sich mehrfach um den gesamten Erdball. In Deutschland traf sie, zuerst von Norden kommend, abends mit einem signifikanten Druckimpuls ein.

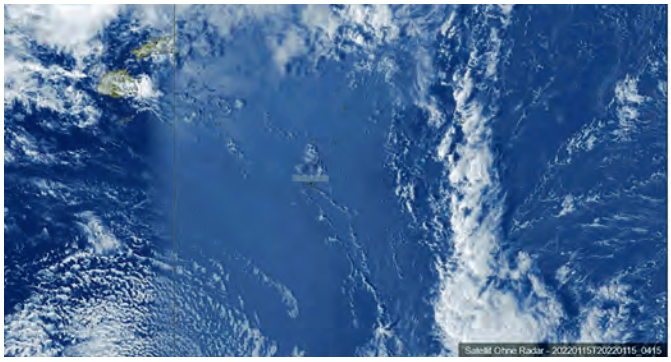
An der Wetterstation Hotzenwald (EDSF) im Südschwarzwald, auf 878 m über NN gelegen, haben wir sie am 15.1.2022 um 19:40 MEZ mit einer „Druckspitze“ von knapp 920 hPa gemessen. Danach fiel der Druck schlagartig auf 917,4 hPa. Die max. Druckdifferenz betrug also 2,6 hPa. Im weiteren Verlauf vibrierte das Barometer ziemlich



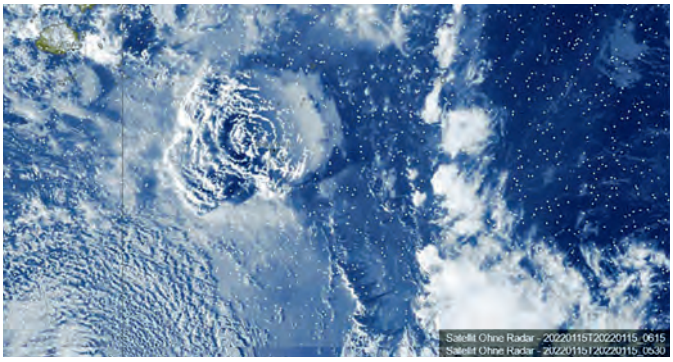
In wenigen Minuten wird der Vulkan ausbrechen, noch ist es ruhig.
Uhrzeit 04.00 UTC



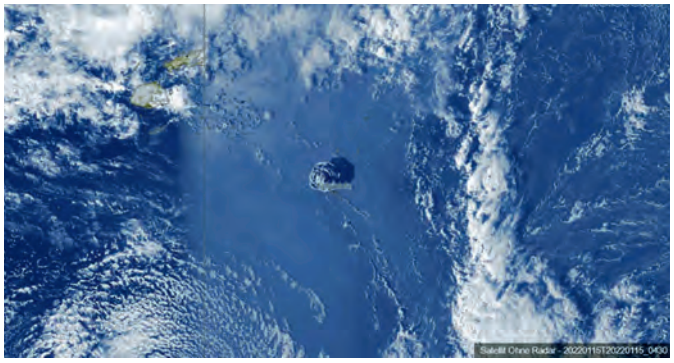
Die deutlich zu erkennenden Ringmuster in der Vulkanwolke weisen auf die Entstehung von Schwerewellen hin.
Uhrzeit 05.30 UTC



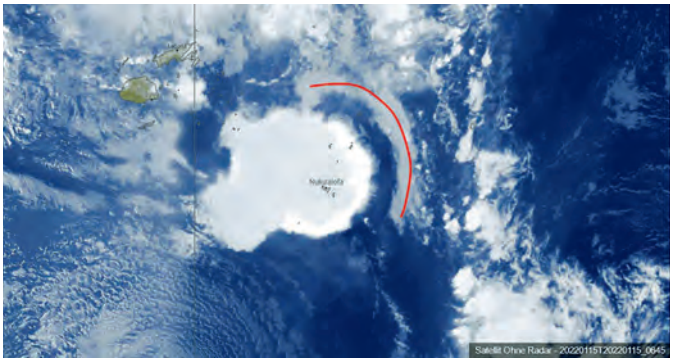
Eine leichte Bewegung der Oberfläche ist zu erkennen, Die Erde beginnt zu beben.
Uhrzeit 04.15 UTC



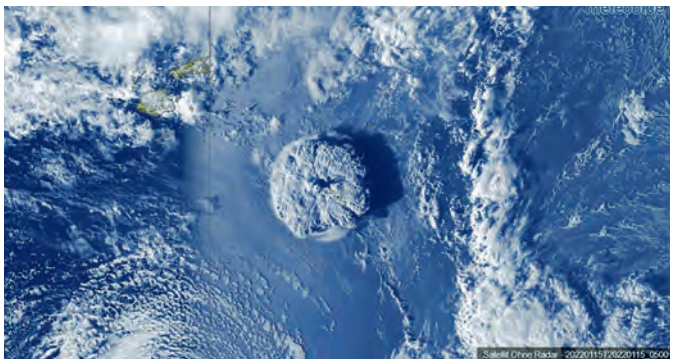
Zwei Stunden nach dem Ausbruch des Vulkans sind die konzentrischen Wolkenringe gut ausgebildet.
Uhrzeit 06.15 UTC



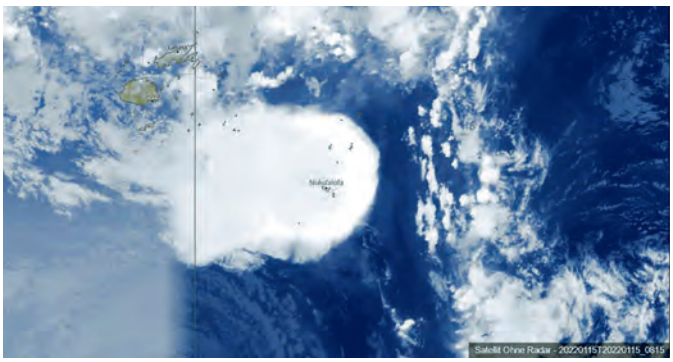
Eine halbe Stunde nach dem Ausbruch. Die Eruption ist gut sichtbar.
Uhrzeit 04.30 UTC



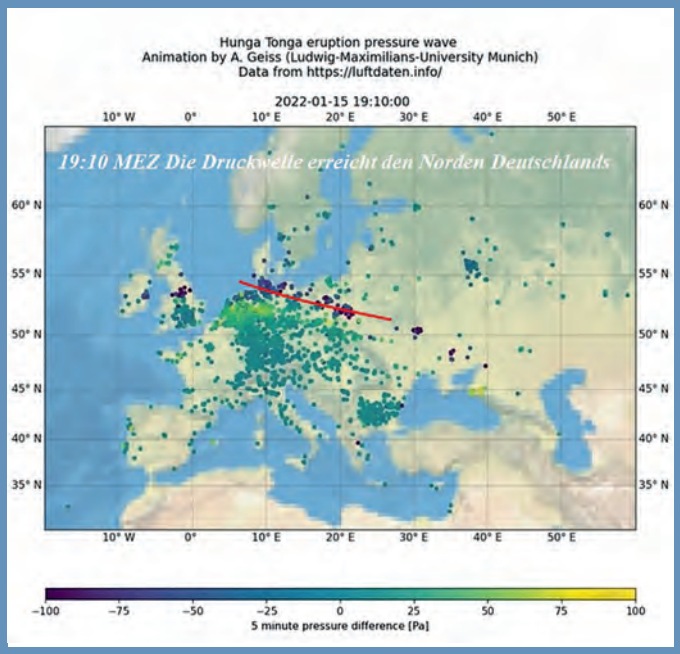
In den Wellentälern der Druckwelle bilden sich, offenbar durch adiabatische Abkühlung infolge des starken Druckfalles, ringförmige Wolken.
Uhrzeit 06.45 UTC

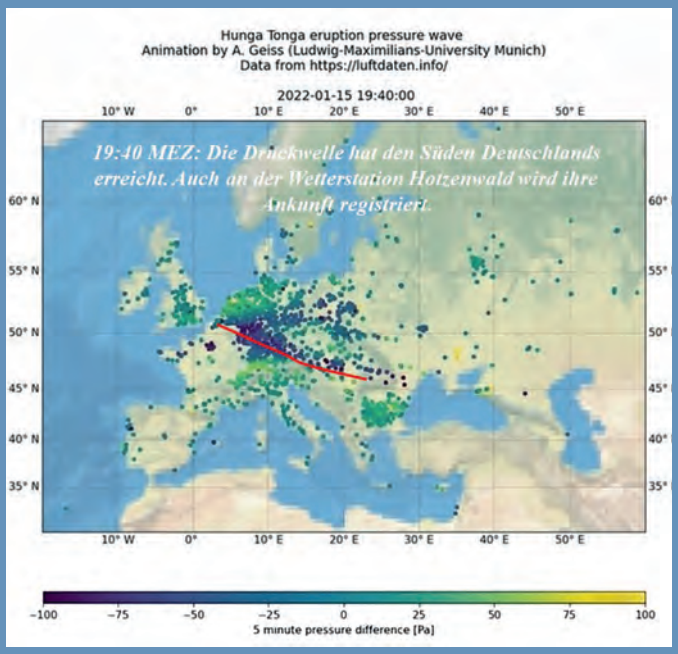


45 Minuten nach dem Ausbruch ist bereits eine gewaltige Wolke aus verschiedenen Gasen, Asche und Staub entstanden.
Uhrzeit 05.00 UTC



Das Ausbruchsgeschehen ist in vollem Gange. Die Vulkanasche soll bis in die Stratosphäre (auf 18 km) gelangt sein, die Eruptionssäule sogar (NASA) bis in die Mesosphäre (auf 58 km) vorgedrungen sein.
Uhrzeit 08.15 UTC





heftig bis zum Eintreffen der 2. Welle am 16.1. um 01:40 MEZ aus Süden mit einer Druckschwankung von 1 hPa und kurz darauf sogar noch einmal mit 1,5 hPa.

Die Druckwelle breitete sich im Mittel mit 1.150 bis 1.170 km/h aus, das entspricht in etwa der Schallgeschwindigkeit. (Die Schallgeschwindigkeit in Luft ist temperaturabhängig, bei 0°C beträgt sie 1.193 km/h, bei 15 °C ist sie 1.224 km/h).

An den Tagen danach war die Welle noch zu finden, aber gering bis sehr gering ausgeprägt.

Der Vulkanausbruch hat einen sehr lauten Explosionsknall verursacht, der in Neuseeland (2.300 km) und sogar in Alaska (9.700 km) zu hören gewesen sein soll.

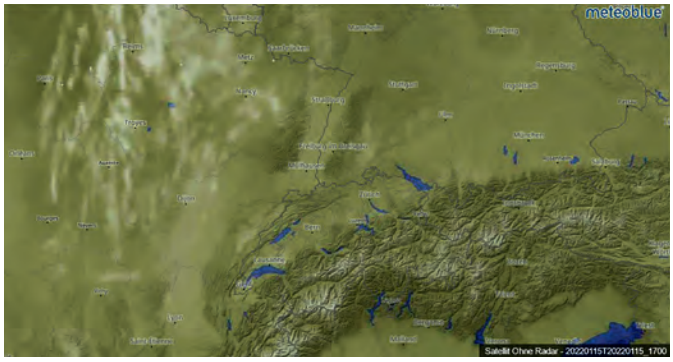
Überraschend war die Auslösung von Schwerewellen. Sichtbar wurden sie auf den Satellitenbildern durch die konzentrischen Wellenformationen der Wolkenbilder. Es wird angenommen, dass auch diese Wellen die Erde mehrfach umrundet haben. Die Schwerewellen könnten einen längerfristigen Einfluss auf das Wetter haben, weil sie die zyklische Umkehrung von Windrichtungen in den Tropen beeinflussen.

Die Vulkanasche soll bis in eine Höhe von 18,6 km, also bis in die Stratosphäre vorgedrungen sein. Die NASA meldet, dass die Eruptionssäule bis zu 58 km hoch war und damit bis in die Mesosphäre vordrang.

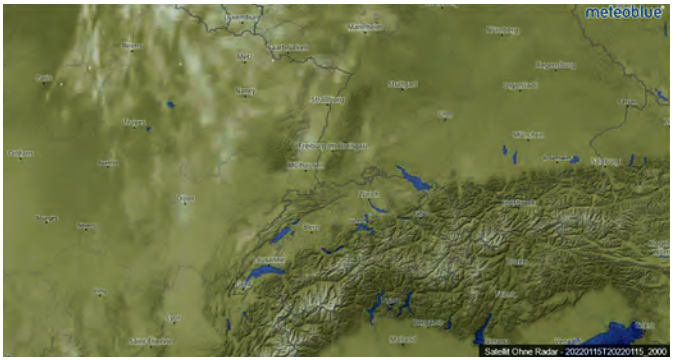
Das stellt einen Rekord dar, denn es war die höchste Eruptionswolke, die je vom Weltraum aus beobachtet wurde. Die Gesamtmenge an Schwefeldioxid, die durch die Eruption in die Atmosphäre gelangte, wird auf 400.000 Tonnen geschätzt. Ein merkbarer Einfluss auf das Klima wäre erst ab 5 Millionen Tonnen zu erwarten.

In einer Serie von Satellitenbildern ist die Entwicklung der „Ausbruchswolke“ in zeitlicher Reihenfolge dargestellt, die danach folgenden Abbildungen zeigen das „Einwandern“ der ersten Druckwelle.... Die nächsten zwei Folien auf dieser Seite oben zeigen das „Einwandern“ der ersten Druckwelle nach Deutschland aus nördlicher Rich-

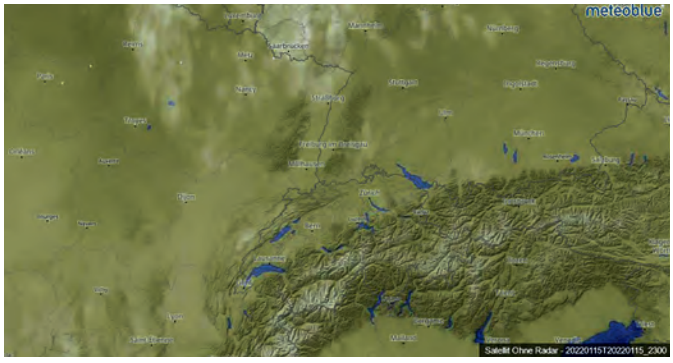
ANZEIGE



Satellitenbild
Uhrzeit 18.00 MEZ



Satellitenbild
Uhrzeit 21.00 MEZ



Satellitenbild
Uhrzeit 00.00 MEZ

Satellitenbild
Uhrzeit 03.00 MEZ

tung (nach Messdaten von A. Geiss LMU München)

Wenden wir uns nun der Frage zu „gibt es mikrometeorologische Auswirkungen des Vulkanausbruches auf das Wettergeschehen am Beobachtungsort Wetterstation Hotzenwald (EDSF)“

Die Bewölkung im Beobachtungsraum am 15./16.1.2022 in der Zeit von 17:00 UTC bis 02:00 UTC (18:00 MEZ bis 03:00 MEZ)

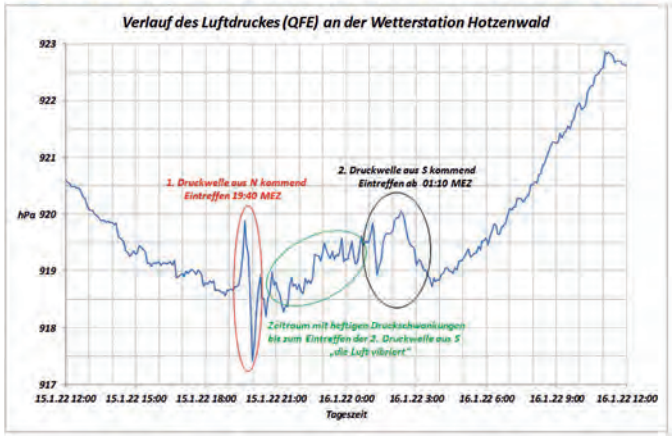
Wie die Bilder zeigen, ist es im gesamten Beobachtungszeitraum nur gering bewölkt. Das spricht für gute Bedingungen für die Ausbildung einer Bodeninversion und damit für die Ausbildung eines lokalen Windsystems, den sogenannten „Hotzenwald-Wind“

Fazit

Auf die Wolkenentwicklung hat der Vulkanausbruch keinen direkten Einfluss im Beobachtungsraum ausgeübt.
Klären wir nun die Frage: Gibt es einen direkten Einfluss auf das „Mikrowetter“ am Beobachtungsort?
Wir beobachten an der Wetterstation Hotzenwald (EDSF) im Zeitraum 15.1.12 MEZ bis 16.1. 12 MEZ 2022 den genauen Verlauf des Luftdruckes, des Windes, der Temperatur und der Luftfeuchtigkeit

Zu dem Thema ist eine CD erhältlich:
Titel: „Hat die Vulkaneruption des Hunga Tonga unser lokales Wetter beeinflusst?“
Von Dr. Manfred Reiber
Inhalt der CD: Anhand von Satellitenbildern werden zunächst der Eruptionsprozess des Vulkans und wesentliche Auswirkungen der Eruption erläutert. Diagramme einer lokalen Wetterstation zeigen den Verlauf von Druck, Temperatur, Wind und Luftfeuchtigkeit unter Einwirkung der Druckwelle. Preis der CD: 7.- €
Infos: DrMReiber@freenet.de

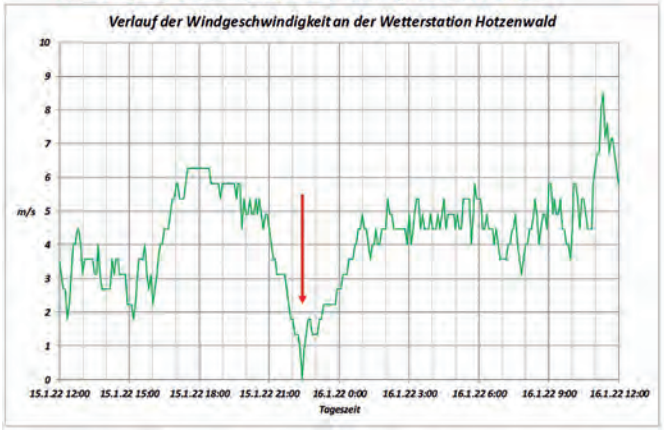
Deutlich sind der Durchgang der 1. und 2. Druckwelle zu erkennen und dazwischen ein Gebiet mit markant schwankenden Druckwerten, einer markanten „Vibration" der Luft



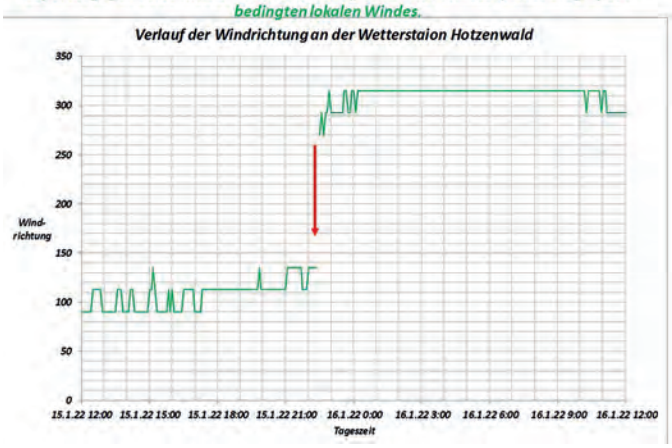
Fazit

Die Auswirkungen auf den Luftdruckverlauf sind signifikant! Es gibt heftige Druckschwankungen, verursacht durch den Vulkanausbruch über einen längeren Zeitraum von 7 bis 8 Stunden, an den nächsten Tagen noch geringe bis sehr geringe Schwankungen.
Sehen wir uns in den nächsten Diagrammen den Verlauf des Windes (Geschwindigkeit und Richtung, der Temperatur und der Luftfeuchtigkeit an.

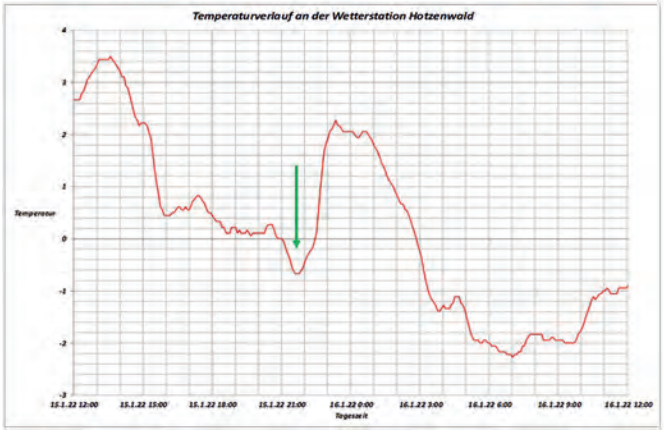
Die Windgeschwindigkeit reagiert kaum auf die Druckwelle. Die Abnahme des Windes nach 18:00 Uhr MEZ, bis auf „Windstille" gegen 22:00 MEZ ist Resultat der Ausbildung einer Bodeninversion und des lokalen „Hotzenwald-Windes"



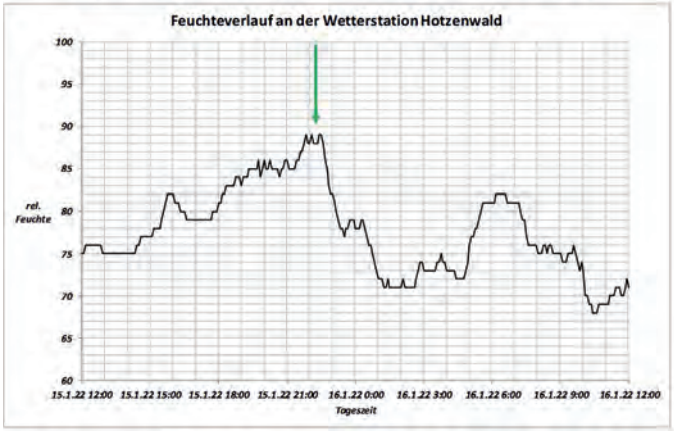
Die Windrichtung wird durch die Druckwelle nicht beeinflusst. Die Winddrehung von Ost auf West gegen 22:00 MEZ ist ein Resultat des „Hotzenwal-Windes", eines orografisch bedingten lokalen Windes.



Der markante Temperaturanstieg um 2,7 °C ab 22:00 MEZ ist durch die Winddrehung verursacht. Der plötzlich aus West wehende Wind führt deutlich wärmere Luft heran.

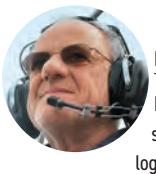


Der Feuchterückgang gegen 22:00 MEZ wird durch den Temperaturanstieg verursacht, also auch ein Resultat der markanten Windrichtungsänderung von Ost auf West



Fazit

Der Vulkanausbruch hat am Beobachtungsort zwar heftige Druckschwanken ausgelöst, die aber zu keinen nachweisbaren mikrometeorologischen Veränderungen des Wetters geführt haben!
Vielen Dank für die Unterstützung der Datenaufbereitung an Peter Ochojski und Nico Bader (meteoblue.com)



DER AUTOR

Dr. Manfred Reiber ist Buchautor, Wissenschaftsjournalist und Dozent für Flugmeteorologie. Sein großes Hobby ist die Wolkenfotografie und die professionelle Interpretation von Wolken für Gleitschirmflieger, Segelflieger und Ballonpiloten. www.DrMReiber.de

A Dream came true

ANTIDOTUM Airshow Leszno 2022 (17 – 18. Juni 2022)

TEXT UND FOTOS: **JOHANNES SCHWARZ**

Februar, es war kalt und an Fliegen war im Moment nicht zu denken. Mein Handy läutete und der Berliner Starrflügelpilot Robert Bernat schickte mir eine Whatsapp und fragte, ob ich nicht Lust habe, ihn und seine Freunde in Polen bei einer Flugshow zu besuchen. Ich war anfangs etwas skeptisch und sagte aber doch zu.

So fing der Traum an... Nach einigen Tagen meldeten sich die Organisatoren der Airshow bei mir und erkundigten sich, was ich denn so mit dem Drachen mache und ob ich auch wirklich kommen möchte. Die Sache fing langsam an Formen anzunehmen. Nach regem Mailverkehr schrieb mir Witek. Er war der Koordinator fürs Drachenschleppen und mein Ansprechpartner in Leszno während meines Besuches. Er erklärte mir in sehr gutem Englisch alle Einzelheiten, die ich im Vorfeld wissen musste. Der Zeitpunkt der Airshow rückte näher und ich konnte vorher noch auf einem kleinen verschlafenen Flugplatz in Ungarn ein paar Trainingsflüge absolvieren. Langsam machte sich Nervosität und gleichzeitig Neugier bemerkbar. Die ursprünglichen Trainingsflüge vor Ort wurden auf Freitag, 7 Uhr in der Früh verlegt. So machte ich am Abend noch Bekanntschaft mit Witek und seinem „Lotnie“ Hangliding Team und es ging gleich zum ersten Meeting. Die Airshow war doch sehr viel größer, als ich anfangs dachte.

Kornel der Schlepper, Lukasz, Witek, Mateusz, Robert und ich trafen uns bereits um 5 Uhr im Hangar samt Equipment für den Trainingsslot. Gleich danach ging ich als Passagier mit dem Trike auf einen kurzen Erkundungsflug, um mir die Außenlandefelder, die Displayzone und das Holding von oben anzusehen. Danach waren die ersten 2 Trainings-Schlepps angesagt, damit Kornel und ich uns aufeinander abstimmen.

Mittags ging es aufs Airshow Gelände zur Erkundung. Mir wurde klar, dass es nicht nur irgendeine Airshow ist, sondern die ANTIDOTUM Airshow in Leszno 2022. Da herrschte Volksfeststimmung, mit Autodrom und vielen Ständen. Da ich aber meine Konzentration auf die Show am Abend legen wollte, gings wieder zurück ins Hotel und wir trafen uns erst wieder um 17 Uhr im Hangar. Mitten in den Vorbereitungen erklang auf einmal ein lautes und knatterndes Grollen. Ich riss meinen Kopf in die Höhe und konnte noch eine F-16 Fighting Falcon ausmachen, die mit sehr hoher Geschwindigkeit über unsere Köpfe donnerte. Neben der F-16 waren auch noch ein Eurofighter, C-130 Hercules, Mig-15, L-39 Delphin, Redbull Kunstflugstaffeln, Luca Baumann, OV-10 Bronco, Flying-Dragons Team, Flying Bulls und viele mehr. Wow, ich war mitten drin. Mein Auftritt rückte immer näher. Um Punkt 20:54 musste unser Schleppzug starten. Die Route führte geradeaus über den großen Platz, vorbei an den vielen Zuschauern. Es war atemberaubend, als wir abhoben und ich die Menschenmenge neben mir kleiner werden sah.

Dann gab Kornel mir das Zeichen, meine Vorführung begann. Ich zündete meine Rauchpatronen und vor Aufregung und Spaß wurde mir selbst fast schwindelig. Nun noch einmal mit Vollgas an der Menschenmenge vorbei, 180 Grad Turn und ein Endanflug in „Blackystyle", tief und schnell. In Ameisenkniehöhe an den Leuten vorbei, aufrichten und zack, da stand ich. Die Menge jubelte und tobte. Schnell waren Helfer zur Stelle, um den Platz zu verlassen. Denn nach meiner Vorführung war der Militärhubschrauber MI-17 dran. Die Airshow endete mit einem spektakulären Feuerwerk sowohl vom Boden als auch von den Flugzeugen. So viele unglaublich schöne und atemberaubende Eindrücke. Das gesamte Team hatte Freudentränen im Gesicht.

Samstagmorgen ging es wieder in den Hangar, wo wir unsere Teambesprechung hatten und versuchten, die Vorgaben des „Meet-Directors" umzusetzen. Wieder donnerte die F-16 über unsere Köpfe und der Zeitpunkt meines Starts rückte immer näher. Nun musste alles reibungslos verlaufen. 20:54, Kornel schob das Gas nach vorne und der Schleppzug hob ab. Am Ende des Platzes 270 Grad Kurve und ab ins Holding, Kornel gab mir das Zeichen zum Ausklinken. Nun lag es an mir. Jeder aus unserem Team hatte für diese kommenden 3 Minuten alles gegeben, um dabei zu sein und um alles perfekt zu machen. Ich zündete die Rauchpatronen und legte los. Ich hatte das Gefühl, dass der Drachen heute besser flog als je zuvor. Die Displaymanöver funktionierten alle perfekt und ich konnte die Vorführung so umsetzen, wie es am Nachmittag mit dem Meet-Director besprochen wurde. Die Basis bis weit hinter die Knie durchgezogen, setzte ich zum tiefen Flyby an, machte den 180° Turn und der tiefe lange Endanflug war wie aus dem Bilderbuch. Die letzten Meter, fokussiert auf die Landung, stieß ich den Drachen raus und stand. Für einen Moment war alles still, als ich mich umdrehte fing die Menschenmenge zu jubeln an. Der Moderator hatte laut irgendetwas auf Polnisch ins Mikrofon gebrüllt. Ich habe kein Wort verstanden, aber die Stimmung war einfach unglaublich. Die Landung war wie ausgemacht, gleich neben der Hauptbühne, wo Live-Musik mein Display musikalisch untermalte. Witek, Lukasz, Mateuzs, Robert und Daniela liefen mit Tränen in den Augen zu mir und umarmten mich. Wir waren so überwältigt von diesen 3 Minuten Prime Time.

Dies war das erste Mal, dass es in Leszno eine Drachen-Vorführung gegeben hat. 35.000 Zuschauer waren an beiden Tagen bei der Airshow. Mehr Publikum für einen Drachen geht vermutlich nicht. Nachdem wir den Drachen und das Trike wieder verstaut hatten und die Flugshow wieder mit einem Feuerwerksspektakel zu Ende ging, fuhren wir Richtung Pilotenparty. Alle, die diese Wahnsinns-Flugshow auf die Füße gestellt hatten, angefangen von Staffelcrews, Supportteams, Bodenpersonal und auch das Team von Witek und Acroproject, waren vertreten.

Nach einer kurzen Nacht ging es in einer 7 Stunden Autofahrt wieder nach Hause. Im Gepäck viele wunderschöne Eindrücke, viele atemberaubende Bilder und Erlebnisse und eine Menge neue Bekanntschaften, die in dieser kurzen Zeit zu Freunden wurden.

Hier eine kurze Auflistung der Display Manöver die ich auf der Airshow geflogen bin. (verkürzt erklärt)

TRUDELN/SPINNING: Im langsamen Kurvenflug, reißt die Strömung an der Kurveninnenseite der Tragfläche ab. Dadurch fängt der Hängegleiter um die Hochachse wie ein Korkenzieher an zu rotieren, da an der Tragfläche der Kurvenaussenseite noch Strömung anliegt. Man überzieht den Hängegleiter sozusagen einseitig.
WINGOVER: Bei einem Wingover, wie der Name schon sagt, befindet sich der Pilot mit dem Körper über der Tragfläche. Hier muss die Abstimmung zwischen Steuerbügelausschläge, Geschwindigkeit und Kurvenradius perfekt passen. Man spürt förmlich die Dynamik die ein Hängegleiter entwickeln kann.
LOOPING: Dieses Manöver verzeiht absolut keine Pilotenfehler. Dabei wird der Hängegleiter mit sehr hoher Geschwindigkeit durch gefühlvolles Steuern vertikal in eine 180° Rückenlage gebracht und durch Abtauchen wieder in die Normalfluglage zurückgesteuert. Dabei ist es extrem wichtig, dass dosiertes Steuern den Hängegleiter nicht überlastet, aber auch noch genügend Fahrt vorhanden ist, um nicht in der Rückenlage in einen Strömungsabriss oder Tuck zu geraten.
FLYBY: Bevor es zur Landung geht, wird der Gegenanflug mit sehr hoher Geschwindigkeit in geringer Höhe geflogen. Dabei ist die Dynamik des Hängegleiters am besten für die Zuschauer und den Piloten sichtbar. Auch dieses Manöver birgt großes Gefahrenpotential.
!!! Kunstflug mit dem Hängegleiter ist von den meisten Herstellern verboten. Es bedarf sehr viel Erfahrung, Gefühl, Zeit und nochmals so viel Training, um die Manöver sauber und sicher durchführen zu können. Daher ist diese Art des Fliegens nur den Profis vorbehalten. Auf keinen Fall nachahmen !!!

Johannes "Blacky" Schwarz –
Aerobatic Display, Team Acroproject.at

DER AUTOR

Johannes „Blacky" Schwarz lebt in Österreich und fliegt seit 1999 mit dem Hängegleiter. In den Anfängen seiner Fliegerlaufbahn flog er 3 Jahre Wettbewerbe, ehe er sich dem Kunstfliegen verschrieben hat. Er ist Hängegleiter Tandempilot und nun auch DHV - Drachenflug Fluglehrer.
Um auf unseren Sport aufmerksam zu machen, ist er immer wieder bei Events und Airshows, um unsere wunderschöne Art des Fliegens zu präsentieren.

Philipp Haag Zweiter im Weltcup-Finale

www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/live-berichte/pwc-superfinal-mexico/

PARAGLIDING WORLD CUP

Hardcore

Elf Monate, fünf Länder, vier Kontinente und am Ende entschied sich alles innerhalb von zehn ereignisreichen Tagen. Das Weltcup-Finale des Paragliding World Cup in Valle de Bravo bot einen hochspannenden Abschluss einer ohnehin schon außergewöhnlichen Weltcup-Saison.
In Mexiko ging eines der stärksten Teilnehmerfelder aller Zeiten an den Start und flog in einem der schwierigsten Fluggebiete des Jahres ein hartumkämpftes und extrem spannendes Rennen aus.

TEXT: **TORSTEN SIEGEL** | FOTOS: **PWC-U+R JESSOP**

Die Weltcup-Pressemitteilung zu Beginn des Super-Finales in Mexiko war mit Superlativen gespickt und berichtete von einem der besten Teilnehmerfelder aller Zeiten mit der gesamten Elite des Gleitschirmsports und einer schier endlosen Liste von Favoriten mit ihren Titeln, die in der anspruchsvollen Wettkampfarena rund um den markanten Berg Peñon zum entscheidenden Showdown antreten. Für das 30-jährige Weltcup-Jubiläum mit dem Abschluss in Valle de Bravo wurde die Werbetrommel ordentlich geschlagen, wobei in der Liste der Favoriten ein Name fehlte: Philipp Haag. Unsere deutsche Young Gun mit viel Energie und Talent flog den besten Wettbewerb in seiner jungen Karriere und war kurz davor mit den bisherigen drei Weltcup-Siegern Oliver Rössel (2004), Achim Joos (2003) und Uli Wiesmeier (1992) gleichzuziehen. Den vierten Triumph eines deutschen Piloten, 30 Jahre nach Uli Wiesmeiers Sieg bei der Weltcuppremiere, konnte am Ende nur Honorin Hamard vereiteln; wobei Philipp aber bei der Abschlussfeier als klarer Sieger hervorging und dabei tatkräftig von Ernesto Hinestroza unterstützt wurde, der seinen hervorragenden fünften Platz wie einen Gesamtsieg feierte. Und nach einer Flaute bei den FAI 1 Wettbewerben zeigte die Formkurve der deutschen Piloten wieder deutlich nach oben: Am Ende war Deutschland mit sieben Piloten in den Top 30 vertreten.

Valle de Bravo

Spätestens seit der Weltmeisterschaft 2009 und den beiden Weltcup Finale 2011 und 2015 ist Valle de Bravo eines der meistbesuchten Fluggebiete in Mexiko. Beim Erwähnen von Peñon, G-Spot und Crazy Thermal bekommen eingefleischte Fans feuchte Hände und Wettbewerbsberichte kommen nicht darum herum, über die speziellen Bedingungen in Valle zu berichten. Dabei ist immer wieder die Rede von „sehr sportlich und turbulent“, „extrem starke und zyklische Thermik“, „viel Raum für die Ausführung unterschiedlichster Taktiken, Strategien und Routen“ und natürlich darf die fast schon berüchtigte „Konvergenz“ nicht fehlen.

Mehr oder weniger alles Attribute, die auch beim 12. Weltcupfinale anzufinden waren. Hinzu kam aber noch eine niedrigere Basis, da der Wettbewerb in Dezember ausgetragen wurde und nicht wie sonst im Januar oder Februar. Zu der niedrigen Basis gesellte sich dann noch die eine oder andere Inversion und ziemlich trockene Luft, die das Warten in dem hakigen Startbart sehr ungemütlich machte.

Immerhin blieb Valle de Bravo aber auch bei seinen Sonnenstunden konstant: zehn Durchgänge und fast 1.000 Streckenkilometern sorgten dafür, dass die Piloten ein Maximum an Flugstunden absolvierten.

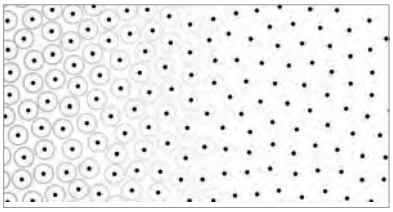
Desinteresse

Die erwähnten Bedingungen und das hohe Pilotenniveau sorgten dafür, dass das Pulkfliegen von nahezu allen Piloten favorisiert wurde. Mit Maxime Pinot und Honorin Hamard gab es aber zwei Protagonisten, die nur wenig Interesse an dem Verbleib der Kollegen zeigten und im Gegensatz zu den anderen Einzelkämpfern auch noch erfolgreich waren. Beide Piloten verbuchten drei Laufsiege, Honorin am Ende den Titel und Maxime verpasste auf Rang vier nur knapp das Podium. Die beiden erinnerten an freilaufende Hunde, die sich ab und zu mal nach dem Herrchen umschauen, ob es auch wirklich noch da ist, und dann wieder Nase runter (Gas rein) und weiter. Maxime schien sogar meist fluchtartig den Pulk zu verlassen – wahrscheinlich schon als Vorbereitung für die X-Alps 2023.

Luc Armant, der als amtierender Weltcup Sieger und Europameister nach Mexiko gereist war, musste wie viele andere Solopiloten aber erkennen, dass Pulkfliegen in vielen Situation doch erfolgreicher war und einem vor langen Rückreisen bewahrte.

Hardcore

Meet Director Jacques Fournier wirkte gegen Mitte des Wettbewerbs sichtlich überfordert. Gebetsmühlenartig wiederholte er vor jedem Briefing, wie man sich in einem Pulk zu verhalten hat, einfliegt und dass man bitte den anderen Piloten genug Platz lässt. Beschwerden über aggressives Fliegen, Berührungen und Zusammenstöße erreichten ihn täglich, aber weder ihm noch den Piloten selbst fiel eine Lösung ein. Enge Bärte, identische Schirmleistungen und ein hohes Pilotenniveau führten dazu, dass der Platz in der Thermik nicht ausreichte. Anhängern von Hard-core-Prozessen und dem Random car parking problem hätte bei dem Anblick der Startpulks in Valle das Herz höhergeschlagen.



← Das Beispiel eines zweidimensionalen Hardcore-Punktfeldes zeigt ziemlich simpel das Problem, das Jacques durch seine Bitten nicht lösen konnte. Der Mindestabstand zwischen den Punkten wird durch die einander nicht überlappenden Kreise veranschaulicht; der Durchmesser der Kreise entspricht dem Mindestabstand.

Die rein zufällige Wahl von Positionen, ohne Einhaltung eines Mindestabstands, wird durch den Poisson-Prozess modelliert. Ein Beispiel für einen Poisson-Prozess ist das Auftreffen von Regentropfen auf dem Boden oder, in unserem Fall, eine „mid-air collision" in der Thermik.

Einer zweiten Definition von Hardcore dürften die meisten Piloten aus Valle ebenfalls zustimmen: eine extreme, harte, unbarmherzige Situation.

Leere Busse

Aaron Durogati zeigte sich am Ende des Wettbewerbs nachdenklich. Ein Jahr zuvor verpasste er beim Weltcup-Finale in Disentis im letzten Lauf nur ganz knapp seinen dritten Gesamtsieg und als erfolgreicher X-Alps Pilot ist er einiges gewöhnt. Doch die zwei Wochen mit zehn Durchgängen hinterließen auch bei ihm Spuren: „Ich bin jeden Tag mit dem letzten Bus zum Start gefahren und gegen Ende habe ich mich gewundert, warum immer noch zwei leere Busse auf Piloten warteten. Dann wurde mir klar: Die Piloten sind nicht mehr hier." Von den 127 Piloten, die in Valle an den Start gingen, mussten am Ende zwölf den Wettbewerb frühzeitig aufgeben. Bei den Damen fehlte Yael Margelisch auf dem Podest und Constance Mettetal und Keiko Hiraki wirkten ein wenig verloren auf dem riesigen Podium.

Ob sich mit Hilfe eines stochastischen Punktprozess eine Lösung für das nervenaufreibende und gefährliche Pulkfliegen finden wird, ist fraglich. Eher sollte man sich ein Beispiel an Maxime nehmen oder dem Beispiel der World-Cup Legende Charles Cazaux folgen: Er verkündete noch vor dem Start in Mexiko, dass er dort seinen letzten Wettbewerb bestreiten wird.

V.l.: Maxime Pinot, Philipp Haag, Honorin Hamard, Baptiste Lambert, Ernesto Hinestroza

Ergebnisse Weltcup Mexiko

Männer Overall

1	Honorin Hamard	FRA	Ozone Enzo 3	7401
2	Philipp Haag	GER	Ozone Enzo 3	7355
3	Babtiste Lambert	FRA	Ozone Enzo 3	7312
14	Ferdinand Vogel	GER	Ozone Enzo 3	6944
16	Torsten Siegel	GER	GIN Boomerang 12	6912
19	Stefan Bernhard	GER	Ozone Enzo 3	6791
22	Andreas Malecki	GER	Ozone Enzo 3	6744
30	Marc Wensauer	GER	GIN Boomerang 12	6648

DER AUTOR

Dipl.-Ing. Torsten Siegel, Europameister Gleitschirm 2014, seit 1999 in der Nationalmannschaft. GIN-Konstrukteur und Testpilot

ANZEIGE

neo
LOVE
WHAT
YOU DO
100 %
unserer Gurtzeuge, Rucksäcke, Zubehör
und Speedridingschirme werden
- entwickelt in unserem Atelier am Ufer
des Sees von Annecy
- getestet in unserem Atelier am Ufer
des Sees von Annecy
- hergestellt in unserem Atelier am Ufer
des Sees von Annecy
- verschickt von unserem Atelier am Ufer
des Sees von Annecy.
Liebe, was du tust
www.flyneo.com
MADE IN FRANCE

SCHAUFENSTER
INFORMATIONEN DER ANBIETER

Abgeflogen Flywear
Neue Motive für Shirts und Hoodies

Die Firma Abgeflogen Flywear bietet neue Motive für ihre Bio T-Shirts und Hoodies an. Unter dem Label „Edition Laura Loewel“ geht Abgeflogen mit der Künstlerin und Landschaftsarchitektin Laura Loewel gemeinsame Wege. Aus der Synergie sind viele schöne Motive entstanden, die von Laura, selbst Gleitschirmpilotin, gezeichnet wurden.
Infos: **www.abgeflogen.clothing**

NOVA
Schleppklinke Tow & Go

Mit der TOW & GO stellt NOVA eine sehr leichte und einfache Schleppklinke vor. Sie wiegt nur 62 Gramm, einschließlich des (abnehmbaren) Vorbeschleunigungs-Systems. Für hohe Sicherheit sorgen ein neu entwickelter Auslösemechanismus sowie die Tatsache, dass es keine Ösen oder Schlaufen gibt, in denen sich etwas verhaken könnte. Das einzige potenzielle Verschleißteil, die Einhängeleine, kann der Pilot ohne Werkzeug selbst auswechseln.

Infos: **www.nova.eu**

ParaFly24
Porositätsmessgerät

Luftdurchlässigkeit des Tuches in wenigen Minuten zuverlässig messen. Parafly24 bietet ein Porositätsmessgerät an. Es ist besonders für Vielflieger und Piloten interessant, die gebrauchte Schirme ohne neuen Check kaufen. Das neue Produkt besteht aus der fertig montierten Messvorrichtung und funktioniert autark ohne Spannungsversorgung. Es ist im Shop für 59 € erhältlich.
Infos: **ParaFly24.de**

NOVA
T-SHIRT ICONIC

Das neue T-Shirt ICONIC bringt die Begeisterung für Gleitschirmfliegen und die Vielfalt des Sports zum Ausdruck. Es wird in Europa (Türkei) gefertigt und besteht aus einem hochwertigen Mix aus 45 % Baumwolle, 45 % Modal (TENCEL™) sowie 10 % Elasthan (Lycra®). Das leicht elastische Material bietet ein weiches, angenehmes Tragegefühl, hält lange die Form und sorgt für einen guten Temperaturausgleich. In der Farbe Anthrazit Mélange in den Größen S–XXL (Herren) sowie 34–44 (Damen).
Infos: **www.nova.eu/de/shop/**

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV),
Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband,
Am Hoffeld 4, 83703 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

Redaktion:
Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62
Brigitta Hack (Redaktionsassistenz) 08022/9675-23
E-Mail: pr@dhvmail.de

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

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0
E-Mail: info@dhvmail.de
Ausbildung: 08022/9675-30,
E-Mail: ausbildung@dhvmail.de
Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0
E-Mail: sport@dhvmail.de
Jugend: www.dhv-jugend.de
Betrieb/Gelände: 08022/9675-10
E-Mail: flugbetrieb@dhvmail.de
DHV-Shop: 08022/9675-0
E-Mail: shop@dhvmail.de
Musterprüfstelle: 08022/9675-40
E-Mail: musterpruefstelle@dhvmail.de
Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62
E-Mail: pr@dhvmail.de
Sicherheit: 08022/9675-32
E-Mail: sicherheit@dhvmail.de

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

Bedingungen und Anzeigenpreise:

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 242 | Juli | Termin 2. Mai 2023
Ausgabe 243 | September | Termin 2. Juli 2023
Ausgabe 244 | November | Termin 2. September 2023

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.
Der DHV wird vertreten durch den 1. Vorsitzenden Bernd Böing.

Vereinsregister-Nummer: AG München,
Vereinsregister 9767,

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

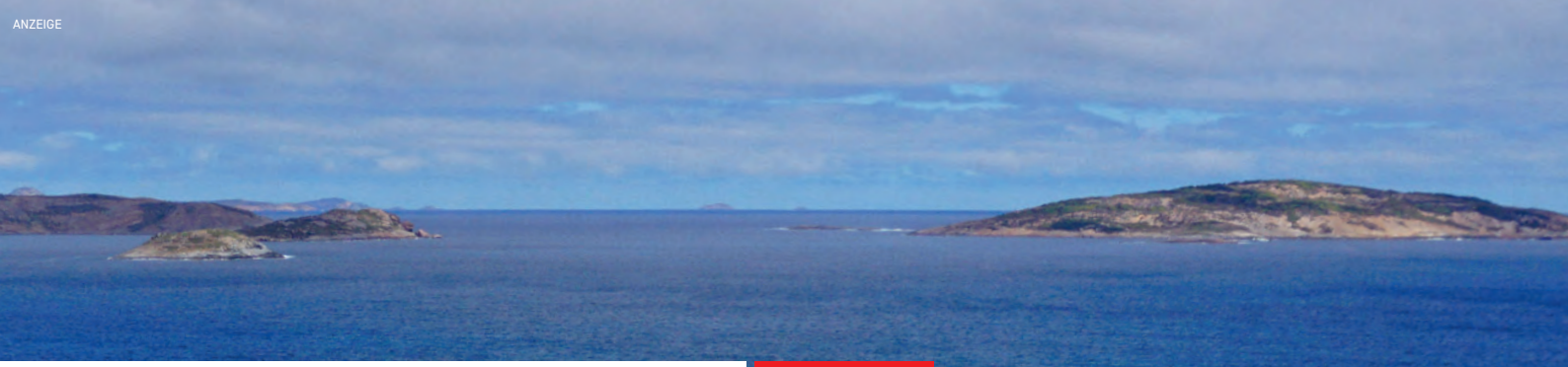
Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach
Druck: Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 37.200

Cover: Adi Geisegger

Hinweis: Personenbezeichnungen werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet. Diese Form schließt jedoch als **nomen generale** alle Geschlechter ausdrücklich mit ein.

ANZEIGE



> Einkommensschutz
> Berufsunfähigkeitsversicherung

HDI

Exklusiv
für DHV-
Mitglieder

Für einen sicheren Halt.

Für Drachen- und Gleitschirmpiloten ist 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 Vertriebs AG
Thomas Ingerl,
Can Tanju

Hegelstr. 61
55122 Mainz
Telefon 0173 8408-254
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

© Thermikwolke

DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM

Dein DHV-Mitgliederservice hilft dir bei allen Fragen, deinen Anliegen und vor allem im Falle einer Schadensregulierung als direkter Ansprechpartner.
Weitere Versicherungen wie z.B. Fluglehrerhaftpflicht, EWF-Haftpflicht oder Passagierhaftpflicht sowie alle Versicherungsbedingungen findest du auf www.dhv.de oder auf Anfrage beim DHV-Mitgliederservice unter info@dhvmail.de oder 08022 9675-0.

www.dhv.de

Versicherungsangebote	GS HG	Versicherungen für DHV-Mitglieder	Deckungs-gebiet
Gesetzlich verpflichtende Halter-Haftpflichtversicherung für DHV-Mitglieder			
Halter-Haftpflicht PREMIUM Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) inkl. Kosten für Schirmbergung bis 500 EUR je Bergung		69,90 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht PREMIUM Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) inkl. Kosten für Schirmbergung bis 500 EUR je Bergung		74,50 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht PLUS Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		48,10 € / Jahr mit SB 250 € 54,40 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht PLUS Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		51,30 € / Jahr mit SB 250 € 60,70 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht BASIC Deckungssumme 1,5 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 2.500 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		33,70 € / Jahr mit SB 250 € 39,40 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht BASIC Deckungssumme 1,5 Mio. für Personen- und Sachschäden inkl. 2.500 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		36,60 € / Jahr mit SB 250 € 45,20 € / Jahr ohne SB	
In deiner DHV-Mitgliedschaft enthalten			
Gelände-Haftpflicht Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Schleppwinden-Haftpflicht | Für Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge, ohne Deckung von Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Schirmpacker-Haftpflicht | Voraussetzung Fachkunde Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Startleiter-Haftpflicht Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Startleiter-Boden-Unfall-VS | vom Verein beauftragt Deckungssumme 2.500 € bei Tod, 5.000 € bei Invalidität		inklusive	
Optionale Versicherungen für DHV Mitglieder			
Zusatzdeckung Schleppwinden-Haftpflicht inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug		34,00 €/Jahr | Deckung 500.000 € 42,00 €/Jahr | Deckung 1 Mio. €	
Progressive Unfallversicherung 7.500 € bei Tod /25.000 € bei Invalidität /125.000 € bei Vollinvalidität 7.500 € bei Tod / 50.000 € bei Invalidität / 250.000 € bei Vollinvalidität		167,20 € / Jahr 307,00 € / Jahr	

Legende: SB = Selbstbeteiligung = weltweit = Europa = Deutschland

DHV-Mitgliedsantrag

Versicherungen für DHV-Mitglieder

FAQ

Versicherungen für Mitgliedsvereine

ANZEIGE

FLYOZONE.COM
PHOTON
2-LEINER SPORT-LEISTUNG
Unser neuer Photon bringt ein neues Level an Möglichkeiten in die EN C Sportklasse. Während der Entwicklungszeit haben wir uns auf wirkliche Leistung des Flügels fokussiert (True Performance), die für uns wie immer die praktische Einsetzbarkeit und das Wohlfühlen mit dem Schirm vom Start bis zur Landung bei realen XC Bedingungen umfasst. Handling, Stabilität und eine für diese Kategorie einfache Handhabung sind uns ebenso wichtig wie die Leistungszahlen, die denen des berühmten Zeno 2 sehr nahe kommen, besonders wenn es um die Gleitzahl geht. Sein Verhalten bei Einklappern und die passive Sicherheit entsprechen der EN C Klassifizierung.
Foto: Matias Nombarasco Pilot: Klaudia Bulgakow
OZONE DA Konny Konrad D-83122 Samerberg +49 (0) 80 32 98 29 31 kk@flyozone.com