

DHV magazin

Fluggebiete
Flachland
Schleppgebiet Aying

Sicherheit
Human factors -
persönliche Grenzen
überschreiten



Event

Neuheiten beim
Stubai-Cup



Groundhandling – deinen Gleitschirm verstehen

Nichts trainiert die Verbindung Pilot-Gleitschirm so effektiv wie Groundhandling. Alles, was du beim Groundhandling lernst, wird dich beim Fliegen besser machen. Das Erlebnis, den Gleitschirm schon nach kurzer Zeit immer souveräner zu handeln, flasht richtig und motiviert zum Weitermachen.

Lass dir bei einem DHV-Skyperformance Center die Basics zeigen und trainiere dann – mit den DHV Youtube-Tutorials – kontinuierlich weiter.



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Grundhandlingtraining

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 Gleitschmule**
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

 **Gleitschmule Tegernsee**
83700 Reitrain, Tel. 08022-2556
www.gleitschmule-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 Bezaus, Tel. +43-5514-3177
www.gleitschmule.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

 **Gleitschmule Pappus**
F-68470 Felling, Tel. +33-38982-7187
www.gleitschmule-pappus.de



6 | Flachlandfliegen in Aying



32 | Camping und Fliegen



20 | Stubaicup 2023

INHALT

241 | MAI - JUNI 2023



Foto: Niviuk-Team
Tim Rochas und Lois Goutagny in Petit
Combin, Val de Bagne, Schweiz
Unser Titelpapier
ist komplett recycelbar



44 | Drachenanlauf Schritt für Schritt

Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

- 6 Die Zukunft liegt im Flachland
- 14 Biwaktour im Berner Oberland
- 20 Neuheiten beim Stubaicup 2023
- 32 Camp+Fly - eine Übersicht

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 44 Optimaler Anlauf mit dem Drachen

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- 50 Human Factors -
Persönliche Grenzen überschreiten
Chrigel Maurer im Interview
- 56 Erste Hilfe Training - Helmabnahme

Verband

- 62 DHV-Jugend
- 64 Wichtig - Neu - Kurz
- 68 Musterprüfungen
- 70 DHV-XC Bedienung | Folge 5
Wertungen
- 75 Fliegerinnentreffen in Sachsen
- 76 Vereine - Briefe

Meteo

- 80 Wie hoch reicht die Thermik?
- 86 Beobachtung einer Druckwelle

Wettbewerbe

- 94 Kurzberichte

Standards

- 96 Schaufenster
- 74 Shop
- 97 Impressum



Die Zukunft liegt im Flachland

Über die Neugründung eines Schleppvereins in Aying (im Südosten von München) und die Reaktivierung eines alten Schleppgeländes am Beispiel der „Fl-Aying Eagles“

TEXT UND FOTOS: TILL GOTTBRAH

Manchmal beginnen Dinge mit fast schon unglaublichen Zufällen. Wir sitzen am Kampenwand-Startplatz, warten und ratschen. Mit dabei Lothar Schülein und ich von den Kampenwand-Fliegern sowie Hermann Klein. Irgendwie geht es darum, woher wir kommen. Als Lothar hört, dass Hermann in Aying lebt, ist er wie elektrisiert: „Weißt du, ob das Schleppgelände dort noch in Betrieb ist?“ Her-

mann schaut ihn mit großen Augen an: „Ein Schleppgelände? Bei uns? Noch nie davon gehört! Bist du sicher?“ Man sollte wissen, dass Hermann schon lange fliegt, begeistert fliegt, vor ein paar Jahren Gewinner der Deutschen Gleitschirm Liga war und auch schon lange in Aying wohnt. Außerdem sitzt er im Gemeinderat. Aber Lothar ist sich sicher: „Auf jeden Fall! Ich habe mir in der DHV-Geländedatenbank alle Fluggelände in der Umgebung angeschaut. Garantiert.“



↑ Fast geschafft: Bart gefunden, eingedreht – und ab geht es in Richtung Wolkenbasis. Direkt oberhalb des Rettergriffs ist die S-Bahn-Station Aying erkennbar. Von dort geht man keine fünf Minuten zu Fuß zur Schleppstrecke.

Jetzt ist Hermann wie elektrisiert: ein Schleppegelände vor seiner Haustür! Er beginnt zu recherchieren und kommt zu der erstaunlichen Erkenntnis, dass die Schleppstrecke nicht einfach irgendwo in der Gemarkung Aying liegt, sondern in Sichtweite seines Hauses! Der legendäre Gschwendtner Sepp flog angeblich schon in den Neunzigern von hier bis an die tschechische Grenze. Und dann? Versank das Gleitschirmfliegen in Aying irgendwann in einen langen Dornröschenschlaf.

Dornröschen und Prinz Hermann

Erste Erkundigungen ergeben, dass die rechtlichen Voraussetzungen, um die Schöne wieder wachzuküssen, weiterhin bestehen. Hermann wird aktiv. Er beginnt, in seinem Umfeld nach möglichen Mitmachern für eine Schleppegemeinschaft zu suchen – und fragt auch mich. Zunächst bin ich unschlüssig und hinterfrage mich selbst. Will ich das wirklich? Schließlich wohne ich im Gleitschirmparadies. Die Kam-

penwand als Hausberg „im Hinterhof“, die Hochries und Kössen sind auch nicht weit und rundum gibt es eine Vielzahl von Hike+Fly-Möglichkeiten. Warum überhaupt Flachland, wenn ich doch in den Bergen wohne?

Andererseits erstreckt sich das Flachland von der Kampenwand oder der Hochries aus direkt nach Norden. Aufdrehen, rausfliegen und dann rund um den Chiemsee – das ist so etwas wie der fliegerische Ritterschlag bei uns. Im Gebirge weiß ich, wohin ich fliegen muss, um thermisch Anschluss zu finden. Im Flachland klappt es halbwegs, wenn mir Wolken den Weg weisen. Ansonsten fliege ich im wahrsten Sinne des Wortes „ins Blaue“ hinein. Ich kann das Flachland nicht lesen. Ganz nüchtern betrachtet bin ich dort eine Null! Die meisten Versuche für die Chiemsee-Runde enden ergo sehr früh, manchmal etwas später. Aber ich kenne mich dort beim Trampen gut aus...

Dabei macht das Fliegen im Flachland Spaß. Vor allem ist es einfach entspannt, wenn keine großen Lees und Talwindssysteme nur da-



rauf lauern, mich durchzuschütteln oder zu fressen. Nicht zuletzt träume auch ich ein wenig davon, irgendwann mal im Nordosten Brasiliens Kilometer zu jagen. Bevor ich aber dieses Projekt angehe, sollte ich über solide Erfahrung verfügen. Meine Bedenken, ob ich mit dem Flachland nicht ein Fass zu viel aufmache, bleiben zwar bestehen, dennoch beschliesse ich mitzumachen. Wer es nicht probiert, wird es nicht erfahren. Und ich freue mich auf etwas Neues.

Stimmen die Rahmenbedingungen?

Prinz Hermann hat inzwischen seine Hausaufgaben in Sachen Dornröschenschlüssen erledigt und weiß: Ja, wir dürfen dort weiterhin schleppen, aber die Anzahl der Tage pro Jahr ist erst einmal beschränkt. Außerdem darf keine Gleitschirmschulung durchgeführt werden.

Auf dieser Grundlage entsteht langsam das Konzept der Fl-Aying Eagles e.V. Es sollen nicht zu viele Piloten werden, weil wir sonst vielleicht nicht mit der limitierten Anzahl an Flugtagen hinkommen. Wir wollen aus engagierten Fliegern bestehen. Ja, klingt etwas elitär, aber wir wollen vor allem vermeiden, dass jemand nach dem Motto „mal probieren“ mitmacht, um dann zu merken „ach nein, ist doch nicht mein Ding“. Darüber hinaus verpflichtet sich jeder von uns, selbst den Windenfahrerschein zu machen, um reihum mal jener arme Tropf zu sein, der am Ende des Tages nicht in die Luft kommt.

Wie es der Zufall will, erfährt auch Hans Bausenwein von unserem Projekt und will mitmachen. Super, denn als Fossil der deutschen

Gleitschirmszene kennt der Hans nicht nur alles und jeden, er hat – anders als die meisten anderen Interessenten – auch richtig viel Ahnung vom Schleppen.

Das hilft uns auch bei der Wahl der richtigen Winde. Da das Schleppgelände in Aying keine Wiese oder auch nicht schnurgerade ist, eignet es sich nicht für eine stationäre Schleppwinde. Ein Abrollwinde macht mehr Sinn. Eine neue E-Winde wie die Elowin wäre ideal, denn sie würde stationäres Schleppen und Abrollen kombinieren. Aber das kommt von den Kosten her nicht in Frage. Schließlich fällt die Entscheidung für die Parawinch G8, eine reine Abrollwinde aus Litauen.

Hard- und Software

Da eine Abrollwinde ohne Schleppfahrzeug wie ein Schirm ohne Pilot ist, brauchen wir auch noch ein Auto. Dieses Mal engagiert sich ein anderer zukünftiger Fl-Aying Eagle, Carsten Schmal. Er arbeitet als Ingenieur bei Audi und ist am Schweißgerät ebenso fit wie am PC. Carsten schlägt aus nahe liegenden Gründen vor, ein Fahrzeug aus der VAG-Gruppe zu kaufen, weil er sich damit am besten auskennt. Ein Pickup wäre natürlich super, aber auch der scheidet wegen der Kosten aus. Außerdem soll das Auto ein Automatikgetriebe haben, damit es beim Schleppen nicht ruckelt. Günstig, mit Automatik, in einem halbwegs guten Zustand – am Ende bleibt eine sehr überschaubare Auswahl übrig. Schließlich fällt die Wahl auf einen Lupo, den Carsten gleich mal mit einer Anhängerkupplung versieht und diese auch „tüvt“.



↑ Teamwork: Schleppen bedeutet mehr Arbeit als in einem Verein mit Hangstart. Die Mitglieder müssen sich nicht nur um Start- und Landeplatz kümmern, sondern auch an jedem Flugtag die Schleppstrecke einrichten und sich um die Winde sowie das Schleppfahrzeug kümmern.

Mit Gelände-Guru Björn Klaassen vom DHV zieht Hermann nochmal vor den Gemeinderat, um auch dort für guten Wind zu sorgen. Ein Vertrag wird unterzeichnet. Neben selbstverständlichen Dingen wie der Fluggebietsordnung verlangt die Gemeinde von uns, bei länger anhaltender Trockenheit vor dem Schleppbetrieb den Weg zur Vermeidung von übermäßiger Staubeentwicklung zu wässern. Dieses Mal setzt sich ein weiterer Pilot aus Aying ehrenamtlich ein: Hans Springer hat einen Wasserwagen und kann uns dabei unterstützen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von jeweils einem Kalenderjahr und verlängert sich automatisch um ein weiteres, wenn nicht bis Jahresmitte gekündigt wird. Das erste Jahr wird als „Probejahr“ gesehen, in dem bis Ende September gekündigt werden kann. Erfreulich: Eine Nutzungsgebühr fällt nicht an.

Hans Bausenwein und seine Frau Frigga lassen sich derweil zu „DHV-anerkannten Einweisungsberechtigten Windenführer (EWF)“ für die Parawinch ausbilden – erneut ehrenamtliches Engagement. Das heißt, sie dürfen uns andere einweisen, wie die Parawinch funktioniert. Davon sind wir jedoch weit entfernt: Die meisten von uns sind, ebenso wie ich, bisher reine Gebirgsflieger. Wir müssen erst mal den Schleppschein machen, was wir im Intensiv-Schnellkurs bei der Flugschule Hochries erledigen. Und dann müssen wir uns, wie ausgemacht, noch um den Windenführerschein kümmern. Den theoretischen Teil machen wir

online per Videokonferenz – danke an Roland Börschel. Aber die Praxis geht eben nur in der Praxis...

Der große Augenblick

Schließlich ist es soweit: Papierkram erledigt, Verein gegründet, Winde da, Lupo da, Schleppschein gemacht, Wetter passt, Piloten da – unser erster Action-Tag! Außerdem da: Klaus Schwarzer von der Flugschule Flyart. Denn den brauchen wir noch für den praktischen Teil der Ausbildung zum Windenführer.

” FLIEGEN IM FLACHLAND UND IN DEN BERGEN – NICHT ENTWEDER ODER, SONDERN SOWOHL ALS AUCH

Wir freuen uns wie Kinder, dass es endlich in die Luft geht und es funktioniert von Tag 1 an erfreulich gut. Hans Bausenwein zeigt Anfang April seine Flachlandkompetenz auch in der Luft: Er fliegt 91,3 km von Aying über Wasserburg, Obing, Traunstein, Bergen bis nach Grassau. Kein epischer Flug, aber für uns die wichtige Bestätigung, dass die Endmoränenlandschaft im Osten Ayings thermisch sehr ak-



↑ Die Schleppstrecke in Aying ist nicht gerade. Daher eignet sich eine mobile Abrollwinde besser als eine stationäre Winde.

tiv ist. Eine weitere Erkenntnis: Die Parawinde hat eine sehr feine, elektronisch geregelte Zugkraft. Sanft und sicher befördert sie uns in den Himmel über Oberbayern. Das US-Sprichwort „a winner makes or breaks a flight“ scheint für uns nicht zu gelten. Auch die Windenführer in der Ausbildung schleppen sicher und kontrolliert.

Die Learnings

2023 gehen wir Ayinger Adler in unsere dritte Saison und haben Wichtiges gelernt:

1. Die „kritische Masse“: Anders als in einem Fluggebiet mit Hangstart gilt es an der Winde, zusätzlich die Winde selbst und das Schleppfahrzeug zu finanzieren. Wir hatten dazu beschlossen, dass jeder eine Einlage von 1.000 Euro mitbringt, um diese Anschaffungen zu ermöglichen. Mit den Mitgliedsbeiträgen sowie den Tagesmitgliedschaften der Gastpiloten, so der Plan, wollten wir die laufenden Kosten decken und Rücklagen für eine Ersatzwinde schaffen, wenn die alte „fertig“ ist. Dazu reicht die Zahl von 15 Mitgliedern nicht ganz

aus. Wir wollen daher noch zwei bis drei weitere Mitglieder aufnehmen und überlegen, die Gebühren für die Gastpiloten vorab zu kasieren.

2. Bodenfreiheit: Der östliche Teil der Schleppstrecke mit seinem starken Grasbewuchs beschädigte den Auspuff am Lupo. Wieder half Hans Springer mit seinem Maschinenpark. Er fräste und ebnete den Weg ein. Der Grasbewuchs war anschließend deutlich geringer. Carsen reparierte derweil den Auspuff.

3. Matsch: Nach langen Regenphasen dauert es länger als erwartet, bis unsere Schleppstrecke soweit abgetrocknet ist, dass wir sie guten Gewissens befahren können. Da geht uns der eine oder andere gute XC-Tag durch die Lappen.

4. Fruchtfolge: Ein im wahrsten Sinne des Wortes „großes Problem“ ist der Mais. Er schränkt die Sicht und den Verlauf des Schleppseils ein. So stark, dass es im zweiten Jahr manchmal ein Problem war.

ANZEIGE

free.aero
DAS INTERNATIONALE MAGAZIN FÜR GLEITSCHIRM- UND MOTORSCHIRMPILOTEN. FOR FREE.

www.free.aero

- Das internationale Gleitschirm-Magazin
- Kostenlos in verschiedenen digitalen Formaten
- Auf Deutsch, Englisch, Französisch
- Tests
- Flugtechnik
- Physiologie und Psychologie für Piloten
- Technologie
- Reportagen
- Fotos der besten Gleitschirm-Fotografen

↓ Die Montage der Abrollwinde auf der Anhängerkupplung funktionierte schlecht. Mit Eigenleistungen wurde sie nach innen verlegt.



Tipps zur Gründung einer Windenschlepp-Gemeinschaft

Einfach machen!

Die Anzahl der Berge bzw. Hangfluggelände sind mehr oder weniger begrenzt. In etlichen Geländen muss man bereits jetzt Schlange stehen! Das Potenzial möglicher Schleppgelände ist hingegen noch riesig. Und das Potenzial fürs Fliegen im Flachland ebenso.

Gelände

Ein geeignetes Gelände ist die Voraussetzung, um mit dem Projekt Schleppgemeinschaft überhaupt erst zu starten. Idealerweise eben, frei angeströmt, hindernisfrei (auch in der Umgebung), in Hauptwindrichtung ausgerichtet, ohne Einschränkungen durch Naturschutz, mit möglichst wenigen Einschränkungen durch Lufträume sowie einigermaßen weit entfernt von Siedlungen oder Wohnhäusern.

Engagement & Ziele

Aus dem Artikel geht klar hervor, dass man etwas für sein Glück tun muss. Mehr noch als ein klassischer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein erfordert eine Windenschleppgemeinschaft das Engagement eines jeden Mitglieds. Das muss jedem klar sein. Passiv mitschwimmen ist nicht! Dabei verfolgen im Idealfall alle mehr oder weniger die gleichen Ziele. Nur wenn man sich einig ist, wird das Ganze zum Erfolg. Also: Ziele aufschreiben!

Zuverlässigkeit

Allen Mitmachern muss klar sein, dass Zuverlässigkeit extrem wichtig ist, damit es klappt. Wenn sich sieben oder acht Leute zum Schleppen treffen und drei oder vier nicht auftauchen, gerät alles ins Wanken.

Welche Winde?

Informiert euch gut, bevor ihr euch für eine bestimmte Winde entscheidet. Die Dinger kosten eine Menge Geld und es gibt nicht DIE eine beste Winde. Die bestimmenden Faktoren sind das Schleppgelände selbst und die Anzahl der zu erwartenden Schleppe. Seit 2021 gibt es übrigens auch ein Förderprogramm des DHV. Bis zu 1.500 Euro gibt es als Zuschuss.

www.dhv.de/fileadmin/user_upload/aktuell_zu_halten/Gelaende/DHV_Foerderung_E-Winden_-_Finale_Fassung_06-2021.pdf

Organisation des Schleppe

Es ist verdammt ärgerlich, wenn sich zehn Leute zum Schleppen treffen, um dann zu merken, dass der Autoschlüssel, das Ersatz-Sollbruchglied oder etwas anderes Elementares fehlt. Eine Checkliste hilft, derlei Frust zu vermeiden.

Vor Ort

Kümmert euch um die Anlieger und informiert sie – am besten schon bevor es überhaupt losgeht! Es gilt, dass sie die „bunten Punkte am Himmel“ als etwas Schönes, Bereicherndes empfinden – und nicht als etwas Störendes. Gibt es erst mal Unruhe oder gar Ärger, sind die Wogen viel schwerer zu glätten.



Das Dumme an der Sache: Wir können daran nichts ändern.

5. Halterung der Winde: Mit der Winde sind wir alles in allem zufrieden – mit der Halterung auf der Anhängerkupplung waren wir es nie. Immer wieder verrutschte sie, musste neu justiert und nachgezogen werden. Außerdem verstaubte sie fürchterlich! Auch dieses Problem konnte Carsten lösen: Er baute beim Lupo die Rücksitzbank aus, schnitt ein Loch ins Dach, und jetzt befindet sich die Parawinch im Innenraum. Das ist zwar nicht wirklich leise und der Lupo zu nichts anderem als dem Schleppen benutzbar, aber es geht schon.

6. Anlieger: Durch aktive Öffentlichkeitsarbeit (Gemeindeblatt, Infoveranstaltung) informierten wir die Bürger von Aying über unser Tun. Sowohl am Ost- als auch am Westende befinden sich in einiger Entfernung je ein Reiterhof. Während uns die Pferde auf dem einen

← Mehrere Windsäcke visualisieren nicht nur Windverhältnisse entlang der Schleppstrecke, sie sind auch zusätzliche „Hinweiszeichen“ für Spaziergänger, Radler und Reiter, dass geschleppt wird.

Hof komplett ignorieren, werden jene auf dem anderen von uns gestört – so jedenfalls die Wahrnehmung der Besitzer. In unserer Wahrnehmung verhalten sich die Pferde an beiden Enden genau gleich. Wir versuchen, im Dialog für „guten Wind“ zu sorgen.

7. No-Shows: In der Touristik-Branche heißen jene Passagiere, die zwar ihren Flug gebucht haben, aber dann nicht auftauchen, „No-Shows“. Auch wir haben immer wieder Gastpiloten, die nicht auftauchen, nur haben sie anders als im Luftverkehr ihr Ticket nicht vorab gelöst. Besonders ärgerlich: Wir wissen es so lange nicht, bis der Schlepptag beginnt. Folgen: a) Andere Piloten müssen aufs Schleppen verzichten, weil wir ihnen abgesagt hatten; b) Wir haben ein Loch in der Kasse. Wir werden uns überlegen müssen, wie wir das regeln. Vorab kassieren? Wie würde das von den Gästen aufgenommen?

Fazit: Flachland macht Freude!

Und wie sieht mein persönliches Fazit aus? Die wichtigste Erkenntnis: Flachland macht Spaß, viel sogar! Es ist neu für mich, ich kann sehr viel lernen und es ist das erhoffte entspannte Fliegen. Zu meiner Überraschung hieß es oft nicht „Berg oder Flachland?“, sondern „Flachland anstatt Berg“. Wenn es mir in den Bergen zu windig erscheint, ist es im Flachland manchmal echt OK. Das gilt auch für leichte Föhnlagen. Außerdem ist im Gebirge der erste Tag einer Rückseite oft von niedrigbasiger Bewölkung geprägt, die die Arbeitshöhe drastisch reduziert. Im Flachland hingegen reicht sie oft schon aus.

Die ganz großen Ziele für uns Aying Adler heißen Bodensee und Tschechische Republik. Schaumermal... ☞



DER AUTOR

Till Gottbrath zog der Liebe zu den Bergen wegen in den Chiemgau. Der leidenschaftliche Streckenflieger fand im Flachland eine wunderbare Ergänzung zum Alpinfliegen. Erkenntnis: „Nicht entweder oder, sondern sowohl als auch.“



Mitmachen bei den FL-Aying Eagles

München: Mit der S-Bahn zum Fliegen

Interessant für alle Münchner: Die FL-Aying Eagles nehmen noch ein paar wenige Mitglieder auf. Mehr dazu auf <https://fl-aying-eagles.de>.

Infos für Gastpiloten: Auf <https://fl-aying-eagles.de/gastbereich/> kann man sich für den Schleppalarm anmelden. Über eine Signalgruppe informiert der Verein über Schleppbetrieb.

companion

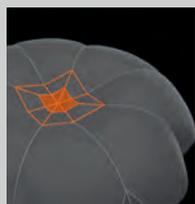
rescue
systems

SQR Prime Der Performanceretter

Der High-End Performer in der Companion-Palette bietet ein Höchstmass an Sicherheit und Langlebigkeit. Der SQR Prime ist der erste Rettungsschirm überhaupt, der bis zu einer Auslösegeschwindigkeit von 180 km/h ausgelegt und getestet ist. Insgesamt offeriert der SQR Prime in allen Leistungsbereichen maximale Performance. Mit EN- und LTF-Zulassung.

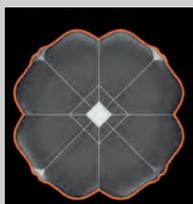


**Getestet
bis 180 km/h**



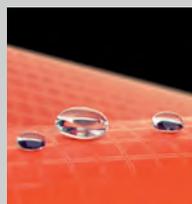
Das elastische Dämpfungselement federt den Öffnungsschlag ab

**Geringere
Sinkrate**



Dank neuer Geometrie und erhöhter Fläche

**Neu entwickeltes
Material**



Für maximale Wasserbeständigkeit und Strukturfestigkeit, bei minimalem Gewicht

SQR Prime	100	120	140
Fläche	27,8 m ²	34,8 m ²	40,0 m ²
Gewicht	1307 g	1588 g	1758 g

Companion is a Joint Venture between **evotec** & **ADVANCE**

companion.aero



Flug im Berner Oberland



Biwakfliegen im Berner Oberland

Über loslassen und beschenkt werden

Ein wild zusammengewürfelter Haufen begibt sich auf ein Vol Biv-Abenteuer im Berner Oberland. Eine Geschichte mit wunderbaren Erlebnissen und Gedanken über Prioritäten, Ambitionen, Loslassen, Fehlentscheidungen und das Miteinander...

TEXT: TIMON WEBER

Ich baue gerade mein Zelt auf, da läuft Severin an mir vorbei und ruft: „Ich gehe jetzt fliegen!“. Ich denk mir nur: „Ernsthaft? Die Sonne geht gleich unter, wir sind gerade alle wieder zusammen auf dem Berg und absaufen hieße, nochmal hochlaufen müssen. Wenige Momente später ist Severin schon in der Luft und soart. Die Sonne blinzelt zwischen einer Altocumulus-Schicht und dem Horizont hindurch und taucht alles in ein goldenes Licht. Ich will auch fliegen!“ Schnell baue ich mein Zelt zu Ende auf, packe meine Ausrüstung und mache mich startbereit.

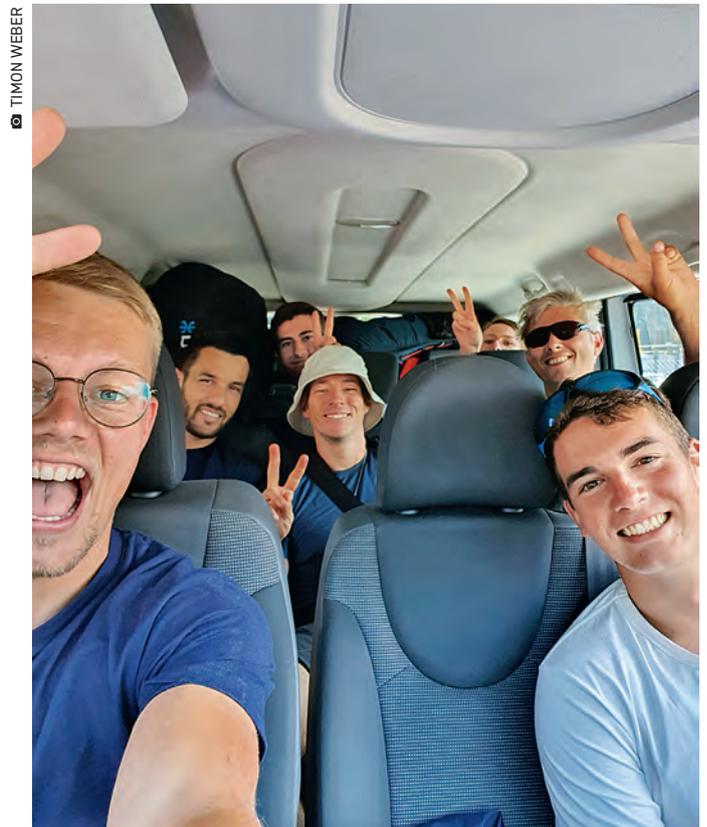
Der Wind war bei unserer Ankunft am Gipfel noch recht schwach. Mittlerweile ist er stark, aber auch gleichmäßig und weht genau aus Richtung Sonnenuntergang auf den Hang. Starten ist gar nicht so einfach, weil sich ein Weidezaun quer über das flache Plateau spannt. Ich ziehe den Schirm auf und laufe ihm schnell entgegen, drehe mich aus, arbeite mich Zentimeter für Zentimeter nach vorn – und dann hebt mich der Wind sanft vom Boden weg. Ein Freudenjauchzer entweicht mir. Kurz darauf hält es auch Simon nicht mehr auf dem Boden und er schließt sich uns an. So soaren wir zu dritt, spielen im Wind, lassen uns treiben und genießen den Sonnenuntergang.

Auch Andi und Boris, die sich dazu entscheiden, heute nicht mehr zu fliegen, jubeln und freuen sich mit uns vom Boden aus. Wir sind zwar nur zu dritt in der Luft, aber erleben diesen besonderen Moment doch irgendwie alle zusammen. Nach Sonnenuntergang sitzen wir noch bis spät in die Nacht zusammen, teilen Proviant, Geschichten, schweigen und sind einfach nur – ganz hier und jetzt in diesem Moment, in der Gemeinschaft, in der Natur. Alles andere ist in diesem Moment unwichtig. Aber beginnen wir da wo es Sinn macht: am Anfang.

Es geht los

Samstag, 30. Juli 2022: Nach über 12 Stunden Autofahrt mit Stau und Sim-Karten Chaos kommt unser Teil der Gruppe endlich in Frutigen an. Frutigen liegt direkt am Fuße der Niesen-Kette im Berner Oberland (Schweiz) und ist Ausgangspunkt für die ersten PARA|DISE Biwak-Tage.

Der Rest der Truppe wartet schon seit über zwei Stunden geduldig auf uns. Es ist das erste Mal, dass wir uns in dieser Zusammensetzung sehen. Zehn wild zusammengewürfelte Pilotinnen und Piloten – geeint durch den Entschluss, die nächsten Tage mit Biwakfliegen zu verbringen.



↑ Der Bus füllt sich und die Vorfreude steigt.

Wir werden wunderbar empfangen: Thy hat für uns eine Unterkunft im Bike-Shop eines Freundes organisiert. Bernhard Friedli und Hansueli Jakob, zwei Kollegen aus dem NOVA Pilots Team, haben ein Gelände- und Wetterbriefing für uns vorbereitet. Schnell wird klar, dass vier Tage mit Hammerwetter vor uns liegen: wenig Wind, kein Niederschlag, hohe Basis, starke Thermik. In diesen vier Tagen wird alles möglich sein.

Im Anschluss an das Briefing teilen wir uns in zwei Gruppen zu je fünf Personen auf, abhängig von den fliegerischen Erfahrungen und den eigenen Erwartungen. Ob diese Gruppen so auch die ganze Zeit zusammenbleiben, lassen wir noch offen. Dann grillen wir miteinan-



↑ Einfach atemberaubend schön: Das Berner Oberland und im Hintergrund die schneebedeckten Dreitausender.

der, treffen letzte Absprachen und Vorkehrungen für den morgigen Aufbruch. Es herrscht eine elektrisierende Stimmung: eine Mischung aus Aufregung, Vorfreude und auch etwas Anspannung. Mit einem Segen, einer Ermutigung für die Zeit die vor uns liegt, schließen wir den Abend ab und legen uns schlafen.

Tag 1 - Prioritäten setzen

Nach gemeinsamem Frühstück und Auffahrt zum ersten Startplatz schwingen wir uns endlich in die Luft und ins Abenteuer. Unse-

re Gruppe hat sich das Wispile zum Tagesziel gesetzt. Ein Berg ca. 30 km westlich von unserem Ausgangspunkt. Wir fliegen zwar mit Funk, aber jeder (fliegt) erst einmal für sich alleine durch die atemberaubend schöne Landschaft im Berner Oberland: links die Gletscherwelt der Viertausender, rechts schöne, grasbewachsene, weiche Hänge in perfekter Komposition. Einer nach dem anderen kommt über unserem Ziel an. Alle wieder beieinander!

Es ist noch früh am Tag. Über Funk entscheiden wir dennoch, schon jetzt am Wispi-

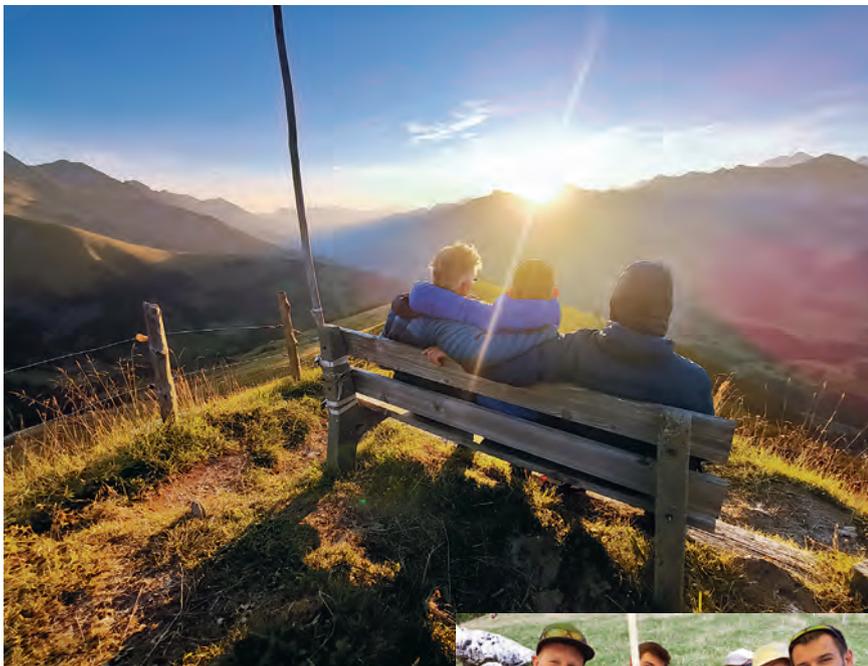
le zu landen. Das sieht von oben echt einfach aus: große Wiesen, ein flacher Hang, easy! Doch als wir tiefer kommen merken wir, dass Toplanden mitten am Tag an einem uns unbekanntem thermischen Hang doch schwieriger ist, als wir uns das vorher ausgemalt haben. Die zuerst angepeilten Wiesen liegen im Lee der Thermik und einer Baumreihe. Es ist super turbulent. Nein, hier werden wir nicht landen! Wir fliegen Wiese für Wiese weiter und entscheiden uns schließlich für eine flache Graskuppe, die relativ frei angeströmt ist. Dennoch sind vier von fünf Landungen eher auf der harten Seite. „Mal eben schnell wo einlanden“ kann ebenso schnell gefährlich werden. In den kommenden Tagen suchen wir unsere Toplandesots noch bewusster und mit viel Bedacht aus, um unnötiges Risiko zu vermeiden.

Bilanz des ersten Tages: Wir fliegen 30 km Luftlinie. Chrigel fliegt an diesem Tag 262 km mit einem 32er Schnitt im gleichen Fluggebiet. Ich merke, wie sich meine „FOMO“ meldet (fear of missing out = die Angst, etwas zu verpassen). Mein innerer Antreiber sagt mir: „Schau doch mal, was alles in diesen Tagen möglich gewesen wäre? Endlich bist du mal in der Schweiz fliegen und dann ist auch noch Hammerwetter. Der Weg ins Wallis und zu den Gletschern ist so nah - das musst du doch nutzen!“

SIMON WAMSER



← Sonnenaufgang vor der Haustür



↑ Geteilte Sonnenaufgangsaugenblicke

→ Käseglück



Eine Entscheidung für das Wallis und damit für größere Tagesetappen kommt aber einer Entscheidung gegen das Zusammenbleiben als Gruppe gleich. Es kämpft in mir: Was ist meine Priorität? Ich entscheide mich dafür, bei der Gruppe zu bleiben. Rückblickend die beste Entscheidung, die ich treffen konnte – auch, wenn sie mir in diesem Moment nicht leichtfällt. Was wir in den kommenden Tagen als Gruppe gemeinsam erleben sollten, werde ich so schnell nicht vergessen. Warum ist dieser innere Antreiber in mir nur immer wieder so laut?

Am Abend sitzen wir beim Sonnenuntergang zusammen an der Bergstation vom Wispile. Andi und Severin sprechen ständig davon, dass sie morgen bei einer Hütte mit Käsefondue landen wollen und versuchen sogar, bei Google entsprechende Hütten zu finden. Wir anderen lächeln darüber: „Als ob es einen Käsefondue-Hüttenführer gäbe...“

Tag 2 – Loslassen und beschenkt werden

Gemeinsam entscheiden wir, die Ambitionen auf lange, gewagte Flüge mit hohem Absaufisiko zu begraben. Neue erste Priorität: zusammenbleiben, aufeinander warten, einander helfen, Landschaft genießen.

Im Team fliegen wir einen weiten Bogen ganz in den Norden des Berner Oberlandes. Wir schauen hinüber zum Genfer See, sehen in der Ferne den Mt. Blanc und blicken weit ins Schweizer Flachland. Zur Mittagszeit entscheiden wir uns, bei einer Hütte in der Nähe vom Schwarzsee einzulanden. Von den Erlebnissen des Vortages gelernt, fliegen wir dazu einen westwärts ausgerichteten Kessel an, der zu diesem Zeitpunkt noch sehr ruhig ist. Beobachtet von einem Schwarm Geier, landen wir einer nach dem anderen sicher ein.

Wir gehen hinunter zu Hütte - „Heute Käsefondue“ steht da auf einem Schild. Wir denken an die „Spinnereien“ von Severin und Andi am Vorabend und müssen lachen. Jetzt bleibt uns natürlich nichts anderes übrig, als eine Runde Käsefondue für alle zu bestellen. Severin und Andi, wie sollte es anders sein, verputzen natürlich den Löwenanteil.

Am Nachmittag machen wir uns wieder auf den Weg und merken, dass ein guter Landeplatz nicht gleichzeitig ein guter Startplatz sein muss. Das Gras ist durch-



ULTRALEICHT

NEUE WEGE ENTDECKEN



GURTZEUG TANGA

EN/LTF geprüft bis 120 daN
Gewicht 435 g



CROSSCONTRY 2

Perfekte Allround-Flügel für
Hike & Fly

Streckenfliegen

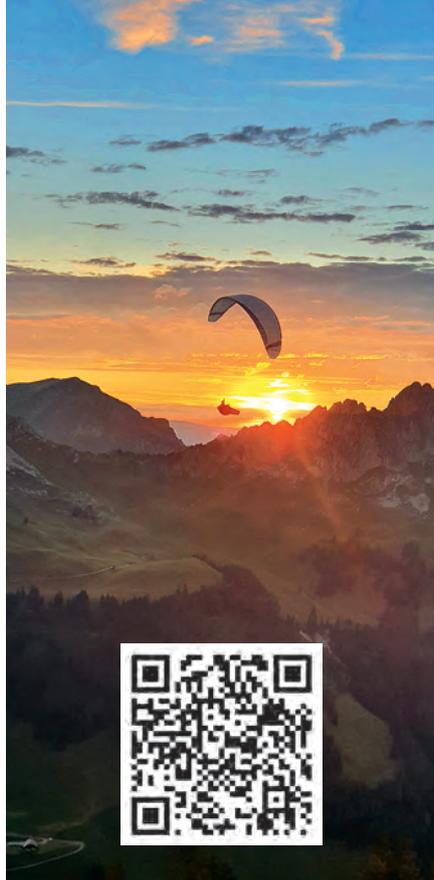
Soaring

www.skyman.aero

setzt mit festen kleinen Blumenstängeln in denen sich die Leinen nur zu gerne verfangen. Zudem fällt das Gelände recht steil ab. Wir lassen uns viel Zeit bei den Startvorbereitungen. Alles dauert länger. Endlich in der Luft, liefert der Westkessel jetzt am Nachmittag wie erwartet gute Thermik.

Zielpunkt für den Tag ist der Hundsrügg. In der Luft kommen uns aber Zweifel, ob der flache Rücken wirklich ein guter Ausgangspunkt für den nächsten Tag ist. Wir diskutieren über Funk. Nicht hilfreich: Gerade jetzt machen die Akkus der Funkgeräte langsam schlapp. So wird die Entscheidung ohne Konsens getroffen: Einige von uns machen sich einfach auf den Weg Richtung Hundsrügg und landen in der Nähe des Gipfels, während einer aus der Gruppe auf dem Weg dorthin absäuft. Wir schauen uns das Gelände vor Ort an und sind noch unsicherer. Die Stimmung ist mäßig. Macht es Sinn weiterzuwandern? Wir entscheiden uns dagegen und erneut für das, was der Gruppe dient. Wir laufen der fünften Person entgegen zum Hundsrügg-Gipfel und werden ein weiteres Mal ebenso reich wie unerwartet beschenkt: Im laminaren Wind soaren wir bis lange nach Sonnenuntergang (siehe oben).

Entscheidungen zu fünf zu treffen, ist nicht immer leicht. Wir erleben an diesem Tag immer auch wieder Reiberein. Fünf Erwartungen, fünf Ambitionen, fünf Flugstile und fünf Persönlichkeiten unter einen Hut zu bekommen, ist eine echte Herausforderung. Und doch fühlen wir uns in der Entscheidung füreinander bestätigt und reich beschenkt. Was für ein wunderschöner Tag voller geteilter Erlebnisse liegt hinter uns. Als Gruppe wachsen wir an diesem Tag besonders zusammen.



© BORIS KOSOG



Auf dem Youtube Kanal von Andi Kannen (Flying Andimo) findest du eine Videodokumentation der Biwak Tage. Der Link zum ersten Teil: www.youtube.com/watch?v=6N3G1PpDFes

Tag 3 – Zwei wunderbare Fehlentscheidungen

Der thermische Anschluss beim Hundsrück gelingt wider Erwarten problemlos. Wir fliegen zurück zur Niesenkette und wollen eigentlich weiter nach Osten zu Eiger, Mönch und Jungfrau. Aufgrund von Abschattungen und Feuchtigkeit liegt die Basis hier aber

sehr tief. Lange dümpeln wir unentschlossen in der Gegend herum. Dann kann ich nicht mehr warten und setze zur Talquerung an – am Mittag auf eine Nordwestseite. Eigentlich eine offensichtliche Fehlentscheidung. Schon beim Anfliegen auf die Kante ist klar: Das wird nichts! In letzter Sekunde taucht aber hinter der Kante ein Bergsee auf. Ich drehe nur eine Schleife und lande sofort ein. Die anderen, direkt hinter mir, ebenso. Wir gönnen uns ein erfrischendes Bad und leckere Pasta.

Am Nachmittag steigen wir noch etwas höher auf und sind uns recht sicher, dass wir von dort Anschluss bekommen. Der Wind steht gut an. Aber nach dem Start ist recht bald klar: Das ist keine Thermik, sondern nur Talwind. Wir hangeln uns von Grat zu Grat zurück in die Richtung, aus der wir gekommen sind und hoffen auf einen guten Prallhang. Aber dann schattet es zusätzlich ab. Einer nach dem anderen säuft in und um Adelboden ab. Was für ein Ärger. Die zweite Fehlentscheidung des Tages.

Ich kann mich noch etwas länger halten und per Telefon beraten wir uns, was wir tun sollen. Am letzten Abend unten im Tal schlafen? Nein, das kommt nicht in Frage! Wir entscheiden uns, noch am Abend auf den Tschenten aufzusteigen. Ich nutze meine Resthöhe, um in der höchstmöglichen Wiese einzulanden. Leider steht in dieser Wiese recht hohes Gras und vor der Hütte bei der Wiese sehe ich einen Mann sitzen. „Das gibt gleich sicher eine berechtigte Standpauke“, denke ich mir. Ich werde jedoch freudestrahlend begrüßt. Daniel ist Fliegerkollege und lädt mich gleich auf ein Getränk ein. Während die anderen nach und nach eintreffen, genießen wir das wunderbare Bergpanorama und unser Miteinander.

ANZEIGEN

Feelink
Isidora Romanj
T-shirts and more
for original pilots
SCAN ME
<https://shopsreadshirt.de/feelink/all>

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



← Alle wieder beieinander. Verbunden durch wunderbare Erlebnisse

Am Abend machen wir uns weiter auf den Weg zum Tschenten. Kurz vor dem Gipfel kommt plötzlich von hinten ein Motorrad angefahren. Was wird das jetzt? Als das Motorrad näherkommt, erkennen wir im Halbdunkel Daniels Gesicht. Er ist uns mit kalten Getränken hinterhergefahren. An diesem Abend sitzen wir noch lange gemeinsam mit ihm unter dem Sternenhimmel. Es ist der letzte Abend und wir teilen nicht nur unseren Proviant. Wir philosophieren übers Fliegen, das Leben und darüber, dass vermeintliche Fehlentscheidungen immer auch die Möglichkeit neuer Erfahrungen und Perspektiven bergen. Das haben wir heute erlebt.

Tag 4 – Als Freunde nach Hause

Zum Abschluss unseres Abenteuers genießen wir noch einmal wunderbares Flugwetter, beeindruckende Aussichten und das gemeinsame Fliegen an der Niesenkette. Wir spielen einige Zeit an unserem Ausgangsstartplatz und freuen uns an den letzten Minuten zusammen in der Luft. Dann gleiten wir hinab ins Tal. Dort treffen wir auch die andere Gruppe, teilen Geschichten, Gedanken, Gefühle, Eindrücke und liegen uns in den Armen. Viele fröhliche Gesichter. Alle wieder heile zurück. Wir verabschieden uns dankbar voneinander. Wir sind als Unbekannte zusammengetroffen, als Freunde und Weggefährten fahren wir wieder nach

Hause - verbunden durch wunderbare Erlebnisse und reicht beschenkt in der Entscheidung zueinander.

An der Grenze ist der Tag unserer Heimreise noch einmal ein Hammertag. Natürlich schauen wir unterwegs immer wieder ins Livetracking. Aber nun spüre ich keinerlei „FOMO“ in mir und kann mich für alle freuen, die diesen Tag in der Luft verbringen. Ich selbst bin einfach erfüllt von den Erlebnissen der letzten Tage in der Natur, in Weggemeinschaft und Freundschaft. Ich erlebe: Im Gegensatz zu Höher-Schneller-Weiter, sind das Dinge, die mich wirklich tragen! ✌



DER AUTOR

Timon Weber, geboren 1992, fliegt seit 2006 Gleitschirm, ist Teampilot bei Nova und seit jeher begeisterter Streckenpilot. 2020 initiierte er die Arbeit von PARADISE. Gute (Weg-)Gemeinschaft und Austausch über Leben und Glauben inspirieren und motivieren ihn. Infos: www.para-dise.org

ANZEIGE

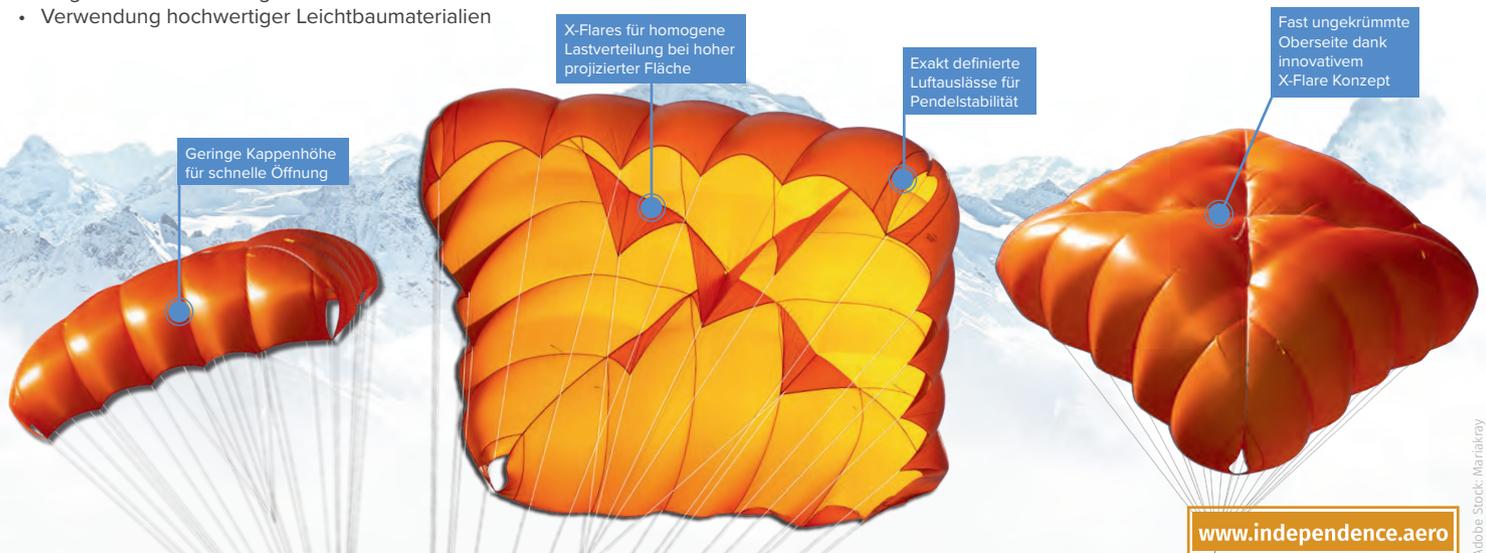
NG Next Generation rescue systems

independence
paragliding
The world's leading rescue systems

Die Fakten der NG Serie im Überblick:

- Erhältlich in 3 Größen als NG und in der Leichtversion NG light, zertifiziert nach EN12491
- Neues, innovatives X-Flare Konzept für hohe Effizienz
- Hervorragende Sinkraten, jeweils nur knapp über 5 m/s, entspricht einem Sprung aus etwa 1,3m Höhe
- Hohe Öffnungssicherheit und extreme Pendelstabilität
- Intelligenter Leichtbau für schnelle Öffnungen bei langsamen Geschwindigkeiten
- Verwendung hochwertiger Leichtbaumaterialien

	Anhängelast max. (kg)	Fläche (m ²)	NG Gewicht (kg)	NG light Gewicht (kg)
NG 100 Serie	100	25	1,45	1,18
NG 120 Serie	120	29	1,6	1,3
NG 140 Serie	140	33	1,85	1,49



” ZWEILEINER UND LEICHT-
LIEGEGURTE - DIE FESTIVAL-SAISON
2023 STARTET MIT ALLERLEI
LEISTUNGSMODELLEN.



Stubai Cup 2023

Testfliegen bei Kaiserwetter - das erste Highlight des Jahres war ein toller Start in die Saison.

TEXT: STEFAN UNGEMACH | FOTOS: STEFAN UNGEMACH UND HERSTELLER

GIN hat seine „Wave Leading Edge“-Technologie mit dem **Bonanza 3** in die C-Klasse heruntergezogen: Die markante Ausformung der Vorderkante kanalisiert den Luftstrom und verschiebt den Abrisspunkt nach hinten, so dass die Kappe stabiler wird. Hierdurch konnte sogar die Streckung des 65-Zellers gegenüber dem Vorgängermodell geringfügig auf 1:6.3 reduziert werden. Bei **Swing** wiederum soll RAST auch in der **Libra RS** für eine störungsresistente und leichter startende Kappe sorgen. Die Trennwand wandert dazu weiter nach vorne, so dass sie bei etwa 50% abgetrennter Luftmasse direkt über dem Piloten steht – das ermöglicht die in diesem Feld derzeit höchste Streckung von 1:6.9.



GIN: Bonanza 3 mit Wave Leading Edge

Mit Spannung erwartet war der **Photon** von **Ozone**, mit dem gleichzeitig die Mantra-Serie endet. Hier setzt der Hersteller auf etwas mittiger sitzende Winglets, die das Rollverhalten stabilisieren. Mit 71 Zellen ist der Zweileiner mit einer Streckung von 1:6.5 aufwändig gebaut. Dem steht der **Mint** von **Skywalk** mit 68 Zellen und einer Streckung von 1:6.4 kaum nach. Der tschechische Hersteller **Drift** präsentiert den **Merlin**, der bei Streckung 1:6.3 ein besonders zahmes Prüfprotokoll vorweisen kann: Niedrig beladen findet sich das „C“ hier nur wegen der Steuerkräfte und der Faltleinenverwendung.

Der **Arktik R** von **Niviuk** ist jetzt in 4 von 5 Größen zugelassen und hat eine Streckung von 1:6.5. Auch Nova und Triple Seven planen Zweileiner in der C-Klasse, nennen aber noch keine Details. Bei Phi, UP und BGD ist hingegen nichts Derartiges angedacht. Der kleinste und schnellste EN-C Zweileiner überhaupt – wengleich überhaupt nicht auf Leistung ausgelegt – ist freilich ein neuer Speedwing von **AirDesign**: Der **Loco** erreicht mit 90 kg voll beladen und voll beschleunigt 70 km/h.

Alle Jahre wieder trifft sich die Gleitschirmszene im Stubaital, um drei Tage lang die jüngsten Neuigkeiten zu bestaunen und idealerweise auch gleich probezufiegen. Das Mikroklima des Fluggebiets ist dafür bekannt, selbst bei schwierigen Wetterverhältnissen oft gute Bedingungen vor einer tollen Kulisse zu liefern, und auch diesmal wurden die rund 1.000 registrierten Piloten (und noch mehr Besucher) weder von der Ausstellung noch vom Showprogramm enttäuscht.

Gleitschirme

Das Jahr 2023 steht ganz im Zeichen der EN-C Zweileiner, deren erster der Volt 4 von AirDesign war. Die Änderung der Prüfnorm (Faltleinenverwendung führt automatisch zu einem C statt wie früher zu D) hat das Zweileinerfliegen für viele in den Fokus gerückt. Viele Hersteller haben nun derartige „Volkszweileiner“ im Programm (einige wurden bereits in den Interviews zur Thermikmesse besprochen, siehe auch <https://www.dhv.de/medien/dhv-tv/sendungenproductions-2023/thermik-2023>) und gaben beim Stubaicup Testschirme heraus, doch gehen sie in der Konstruktion durchaus unterschiedliche Wege.

Neue, leichte EN-C Hochleister gibt es auch mit mehr Leinen: **BGD** hat gerade den **Lynx 2** herausgebracht, der mit 65 Zellen und einer Streckung von 1:6.2 nur 3.7 kg in M auf die Waage bringt - keine Leichtversion des Cure 2, sondern eine komplette Neuentwicklung. Das abstrakte Design soll übrigens tatsächlich einen Luchskopf darstellen, wozu es einiger Fantasie bedarf.

Bei **Triple Seven** ist die **Q3 light** verfügbar, die bei gleicher Streckung ganze 73 Zellen unterbringt und in MS trotzdem nur 4 kg wiegt: Hierzu tragen u.a. die rund 300 g leichteren 7mm Kevlar-Riser bei. **UP** zeigt den 2.5-Leiner **Trango X** mit den HPR-Tragegurten, dessen Streckung 1:6.5 - deutlich weniger als noch beim Vorgänger - beträgt. Andersherum tut sich auch was im D-Segment, was angesichts der nahenden X-Alps nicht verwunderlich ist: Der **Niviuk Peak 6** ist schon am Start, **Flow XCRacer 2**, **Scala 2/light** von **Phi** und **Omega ULS** von **Advance** stehen in den Startlöchern.

Noch populärer als die Zweileiner sind nicht zuletzt wegen des H+F-Trends **leichte EN-B Allrounder** mit solider Leistung. Auch hier haben sich viele Hersteller Neues einfallen lassen. **U-Turn** drückt Wandervögeln den **Lightning 2** in die Hand, dessen 3.6 kg (M) und leichtes Startverhalten zum H+F einladen. Der vergleichbare **Ion 7 light** von **Nova** ist mit 3.8 kg (XS) kaum schwerer - und vielseitig: Ein SBR-Kit „Speed Brake Riser“ (Tragegurt mit B/C Steuerung) zum Streckenfliegen kann nachgerüstet werden und die Kappe erlaubt Freestylemanöver wie SAT und Heli. In der Eintrittskante befindet sich nur noch ein Stäbchen je Zellwand, was als „RodLoops“ bezeichnet wird.

Oberseite mit 65 Zellen stabil steht, von unten jedoch nur noch 21 Zellen sichtbar sind. Da das Obersegel mehr als 75 % zum Auftrieb beiträgt, wirkt sich die Einsparung kaum auf die Leistung aus. Die Zielgruppe sind leistungsorientierte Berggeher mit dem Anspruch eines trotzdem einfach zu fliegenden Leichtschirms - zum Beispiel bei H+F-Wettbewerben. Ganz billig ist die neuartige Konstruktion freilich nicht.

Ein wenig schwerer, so bei gut 4 Kilo in den mittleren Größen, finden sich weitere EN-B Allrounder. Der **Illusion 2** von **MacPara** ist nun in allen Größen verfügbar, der 2.5-Leiner **Summit X** von **UP** passt mit 4.5 kg bei 55 Zellen und Streckung 1:5.9 auch noch gut ins Bild - so wie der **Vivo 2** von **AirDesign**, der mit nur 49 Zellen bei Streckung 1:5.4 auskommt. Der 50-Zeller **Cosmos 2** von **Flow** wiegt bei einer Streckung von 1:5.2 bereits 4.9 kg in S. Der **Ion 7** und der **Ion 7 Light** von **Nova** haben eine Streckung von 5.17 und wiegen in Größe S (bis 100 kg) 4,1 bzw. 4,8 kg. Beim Hybrid-2,5-Leiner **Mentor 7** in der non-Light-Version stehen dann rund 5,3 kg (Größe S / 100 kg) zu Buche. Bei der leicht zugängliche Streckenmaschine wird bewusst von C-Riser-Kontrolle und nicht C-Steuerung gesprochen: Über die höhenverstellbaren Handles auf den hinteren Tragegurten lassen sich zwar Nick- und Roll-Bewegungen effektiv ausgleichen und auch Richtungsänderungen sind möglich, Thermikkreisen mit den C-Handles wird jedoch aufgrund der Geometrie nicht unbedingt empfohlen.

Die „Qual der Wahl“ hat man im EN-A-Bereich, wo es keineswegs nur langsame Anfängerflügel gibt. Hinzu kommt, dass sich einige Modelle gar nicht mehr so genau einordnen lassen, weil sie im unteren Gewichtsbereich mit A und im oberen mit B zertifiziert sind: Der **Verso RS** von **Swing** ist ein solcher Kandidat: Er bietet bei einer Streckung von 1:4.8 eine robuste Nase aus Skytex 40 sowie ummanteltes 0.8mm Nitinol in der Eintrittskante und bleibt doch bei 3.1 kg in Gr. M. Von Liebe zum Detail zeugen Ideen wie die Einstellhilfe für die Bremsleinenlänge oder aufsperrbare Schmutzauslassöffnungen mit kleinen Handles.



NOVA: „RodLoops“ beim Ion 7

Der Mid-B **Epsilon DLS** von **Advance** wiegt in Größe 24 auch nur 3.85 kg (3.67 kg mit Leichtgurten), das sind über 500 g weniger als der Vorgänger. Gut 200 Gramm zum ohnehin leichten Vorgänger spart **Phi** beim **Tenor 2 light** ein, der in 21 nur noch 3.24 kg wiegt. Der **Leaf 3 light** von **SupAir** landet bei 3.5 kg

Ein Hingucker in mehr als einer Hinsicht ist der **Hike & Cruise** von **Dudek**. Der je nach Beladung mit A oder B zertifizierte Flügel mit Streckung 1:5.6 wiegt in M gerade mal 2.58 kg. Das wird durch das Weglassen der senkrechten Trennwände bei 2 von 3 Zellen erreicht, wodurch die



SWING: Sperrbändchen raus und Fliegen - so reinigt sich der Verso RS fast von alleine

Von **Apco** gibt es den **Karisma II**, einen Allrounder in 5 Größen (S/M bereits zugelassen), für den auch Motortragegurte im Programm sind. 4.5 kg bringt der 1:4.8 gestreckte Schirm in Gr. M auf die Waage. Beim Schirmschirm **Moxie** von **Ozone** finden sich wie beim Photon Winglets zur Rolldämpfung. Auch er hat Streckung 1:4.8, fällt aber etwas schwerer aus. **Triple Seven** plant mit dem **Matrix** ein ähnliches Modell. Die **Gaia 3** von **Sky** pendelt sich bei 1:4.7 Streckung im gleichen Gewichtsbereich ein. Beim **Aonic light** von **Nova** hingegen, einem 49-Zeller mit 1:5.2 Streckung, kommen nur 3.9 kg zusammen – zur „Vollversion“ fehlt fast ein Kilo. Der **Eternity 4** von **U-Turn** (als Leichtversion des Emotion 4) landet bei nur 3.6 kg und wirkt mit Streckung 1:5 sowie den exklusiven Farben des PX-Paratex-Materials noch etwas spritziger.

Die Symphonia 2 (3.95 kg) baut **Phi** auch in einer Leichtversion mit 3.1 kg – beide haben 50 Zellen, eine Streckung von 1:5.1 und das eigenwillige Streifendesign. Der Leichtflügel Sola aus gleichem Haus hat hingegen eine baugleiche Schwester **Sola GT** bekommen, die robuster, etwas preisgünstiger und mit 3.3 kg ca. 300 g schwerer ausfällt. In der gleichen Gewichtsklasse spielt der **Anda** von **BGD**, ein Leistungs-A mit 37 Zellen und einer moderaten Streckung von 1:4.8, der 3.22 kg wiegt.

Bei den **Ultraleichten** tut sich allerhand. Die nun vierfarbige **Viola 2** von **Phi** deckt zwar nur noch 5 Größen ab, ist aber in allen Größen zertifiziert und rund 100 g leichter als ihr Vorgänger. **AirDesign** bietet die **Susi 4** mit etwa dem gleichen Gewicht (2.86 kg in 21) an, wobei der Bergschirm im jeweils oberen Gewichtsbereich eine EN-B-Zulassung hat – die Größen 14 und 16 sogar EN-C. Von **UP** gibt es den EN-A **Mana 2** mit 2.5 kg in Gr. 21 sowie den EN-C **Kailash**, der als 19er sogar nur 2.2 kg wiegt. Der **Annapurna 2** von **U-Turn** kratzt schon an der 3-Kilo-Marke.

Skyman beißt erneut zu: Der endlich zugelassene **Shark** ist ein Singleskin mit einer etwa 15 % tiefen Sharknase. Das eigentliche Novum ist jedoch der Leinensatz, dessen zwei Tragegurte weiter oben in bis zu 5 Ebenen auffächern. Das so geschaffene LBS („Landing Boost System“) soll es ermöglichen, mit dem Einfachsegler genauso wie mit einem Normalschirm zu flaren. Der 42-Zeller hat eine Streckung von 1:5.7 und bringt in der mittleren Größe 2.2 kg auf die Waage.



OZONE : Wichtiges Facelift beim Ultralite 4:
Farbiger Leinensatz

Vor den vielen neuen Modellen geht das Sicherheits-Facelift eines bekannten Ultraleichten fast ein wenig unter: Der **Ozone Ultralite 4** wird jetzt mit unterschiedlich durchgefärbten, leicht auseinander fallenden mantellosen Leinen ausgeliefert, wodurch sein größter Kritikpunkt entfällt.

Ein paar neue **Tandemschirme** gibt es auch. Für den robusten Gewerbeeinsatz positioniert **Triple Seven** den **Bishop**, der bei 42 m² einen klassentypischen Bereich von 120-225 kg abdeckt, mit 8.3 kg allerdings auch recht schwer ausfällt.



TRIPLE SEVEN:
Robustes Werkzeug:
Trimmer und Ohrenan-
legehilfe beim Bishop

Den Fuse 3 von **Gin** gibt es jetzt auch in einer Größe 44, die ganze 239 kg befördert. Eher leicht ist hingegen der **Panorama 2** von **Flow**, dessen 2 zertifizierte Größen bis 190/220 kg gehen. 54 Zellen, Streckung 1:5.4 und 6.6/6.7 kg Kappengewicht sind seine Kenngrößen. **Nova** kündigt einen Bion 3 an, dessen Flareverhalten dank entsprechender Simulationssoftware deutlich verbessert sein soll.

Sky zeigt auch den **Acroschirm Kooky 2**. Auch den gibt es als Tandem (Kooky 2 bi), um z.B. in der Ausbildung das richtige Timing „live“ mit einem Trainer zu erfahren.

Die Firma **Profly**, vielen durch die LeeLoo bekannt, hat im Rahmen des Stubaicup den „Neuzugang“ Mike Küng als Testpilot bekannt gegeben und einen Vorgeschmack auf einige Projekte gegeben: Ein Tandem und ein ultraleichter H+F-Schirm sind die nächsten Projekte.

Hinweis zu den Gleitschirmen

Bei dem großen Angebot konnten nicht alle Schirme berücksichtigt werden, zumal einige davon schon in den Interviews zur Thermikmesse (<https://www.dhv.de/medien/dhv-tv/sendungenproductions-2023/thermik-2023>) besprochen wurden. Für halbwegs vergleichbare – dass mittlerweile viele Schirme entsprechende Angaben „für H+F“, „für Thermik“ etc. machen und/oder innerhalb eines Bereichs je nach Beladung unterschiedlich zertifiziert sind, macht es nicht leichter – Gewichtsangaben im Text wurde stets eine mittlere Größe (90-95 kg Startgewicht mit Leichtausrüstung) ausgewählt. Die Streckung wird immer ausgelegt angegeben und auf die erste Nachkommastelle gerundet.

Eine Übersicht der vorgestellten Geräte



Skywalk Mint



U-Turn Annapurna 2



Swing Libra RS



Swing Verso RS



Triple Seven Bishop



Triple Seven Q3 light



U-Turn Eternity 4



Advance Epsilon DLS



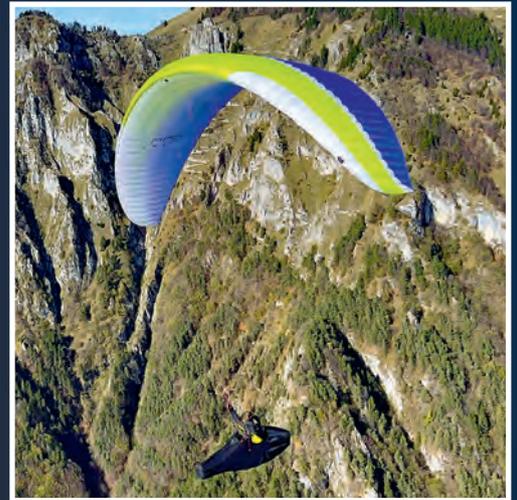
U-Turn Lightning 2



UP Kailash



UP Mana 2



UP Summit X



UP Trango X



Drift Merlin



Airdesign Susi 4



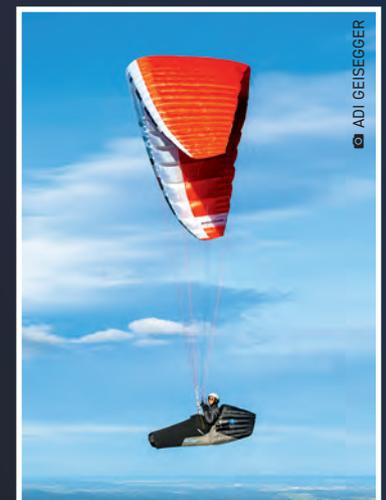
BGD Lynx 2



SupAir Leaf 3 light



Airdesign Loco



Dudek Hike+Cruise

Eine Übersicht der vorgestellten Geräte



Airdesign Vivo 2



Phi Symphonia 2 light



BGD Anda



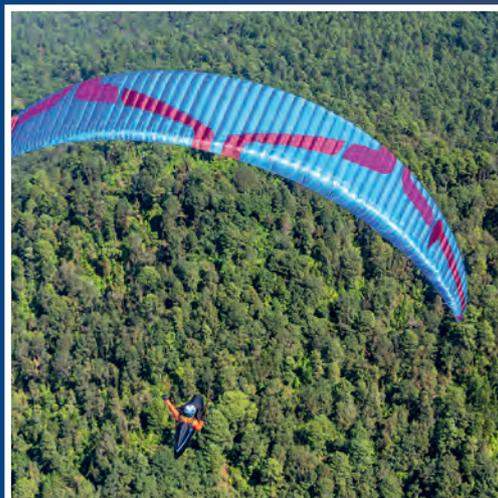
Niviuk Arktik R



Niviuk Peak 6



Sky Gaia 3



Ozone Photon



Apco Karisma 2



Nova Aonic light



Flow XCRacer 2



Gin Bonanza 3



MacPara Illusion 2



Nova Ion 7 light



Nova Mentor 7



Ozone Moxie



Sky Kooky 2 B



Sky Kooky 2



Skyman Shark

Gurtzeuge

Beim Coupe Icare stahl noch das Submarine allen die Show, doch am Stubaicup dominierten leichtere Sitze. **Advance** zeigt neben dem Epsilon DLS den Ultraleichtgurt Strapless 3, an das man nun auch einen Airbagprotector montieren kann. Die Beinschlaufen des einschließlich Beschleuniger nur 225 g schweren Gurts enthalten mit Nitinolrahmen aufgespannte Legpads und können für einen kompakteren Sitz unterhalb des Bauchgurts gegeneinander fixiert werden.



Maximal packbar: Advance Strapless 3 mit knickbaren Legpads

Auffallend sind die neuen Leicht-Liegegurte. „The Sock“ von **AirDesign** zielt auf Biwakflieger mit Komfortanspruch. Drei große Außentaschen, ein riesiges Rückentastfach und ein RV-Fach in der Beinsacknase bieten Platz ohne Ende. Der Luftprotector reicht bis zum Rücken hoch und die Sitzposition ist dank hochgezogener, steifer Seitenteile sehr bequem – nicht einmal den durchgetretenen Beschleuniger spürt man. Der unsymmetrische Rettergriff ist von beiden Seiten gut erreichbar. Verschluss wird das Getup-System mit leichten Knebeln, ein Cuttermesser für Notöffnungen steckt im Cockpit. Muss man sich bei einer Wasserlandung tatsächlich mal aus dem Gurt schneiden, bedeutet das keinen Totalschaden: Das GetUp-System ist eingeschlaucht, was in der Klasse eher selten ist. Unterschiedliche Farben kennzeichnen die 3 Größen.



Bequemer Sitz für Biwakabenteurer: AD The Sock

Mehr Stauraum und ein RV-Staufach in der Nase hat auch das dank 71D-Materials (am Beinsack) im Vergleich zum Vorgänger etwas robustere **Skywalk Range X-Alps 3**. Statt des Powerframes mit Federstahl kommt nun eine mit Nitinolstäben versteifte 2mm-Sandwichkonstruktion zum Einsatz, die den Sitz besser gegen Kälte isoliert. Sämtliche Leinen- und Schlauchdurchführungen wurden verstärkt und der Rettergriff im Frontfach ist ganz nach rechts gewandert, so dass er beim flachen Packen nicht stört.



Klassiker neu aufgelegt: Skywalk Range X-Alps 3

Ein neuer Leicht-Liegegurt hängt bei **Skyman** – statt eines „Submarine“ hat man hier das U96. Je zwei Größen und Beinsacklängen lassen sich zu 4 Kombinationen zusammenstellen. Verschluss wird das zweifarbiges GetUp-System mit Knebeln und der schlanke Sitz wiegt mit Heckflosse unter 3 kg. Das Arrow P von **Niviuk** ist zunächst für die X-Alps getaktet, wird aber im Sommer für alle verfügbar sein: 1.5 kg in der mittleren Größe sind für einen Flossen-Liegegurt eine echte Kampfansage!



Woody Valley

ARE YOU
ready
to touch
the clouds



Crest

Compact, light, dynamic

Das Crest wiegt nur 1,98 kg in der Größe M. Es ist ein Wendegurtzeug ohne Sitzbrett mit einem abnehmbaren Rucksack. Der Rucksack des Crest S und M hat ein Volumen von 55 Litern. Beim Crest L und XL beträgt das Rucksackvolumen 70 Liter.



TransAlp 2

Comfort and lightness... perfectly balanced

Das ideale Gurtzeug aus der Kategorie Hike & Fly für alle, die eine kompakte Größe bevorzugen, dabei aber nicht auf Flugkomfort verzichten möchten.



Zumindest vom Namen her eine Art „Submarine“:
Skyman U96

Dudek hat den „Techno“-Liegegurt weiterentwickelt. Das Modell 2023 besitzt nun eine Heckflosse und kann wahlweise mit Karabiner-GetUp-System oder mit Schnellschließen bestellt werden – die Option „B“ („Buckles“) zum sicheren Verlassen bei einer Wasserlandung macht den Gurt nur 50 g schwerer, was immer noch nur 2 kg ergibt. Der Frontretter ist wieder abnehmbar, unten jedoch einfacher am Gurt fixiert, so dass man den Retter auch problemlos an ein anderes Gurtzeug hängen kann. Das bietet außer Neo (StayUp 2.0) aktuell sonst keiner mehr, obwohl sich so bei zwei Leichtgurten ordentlich Geld sparen lässt – weshalb Dudek das Gurtzeug auch im Set mit einem Leichtschild und einem „Sit&Fly“-Stringgurt anbietet.



Universalgurt für H+F: Dudek Techno 2023

Nova zeigt ein Vorserienmodell des Liegegurtes Artus. Die für September geplante Serienversion ist deutlich robuster und sicherer als die ursprüngliche X-Alps-Version. Sie kommt mit Kortel-artigen Knebelverschlüssen auf 2.1 kg in Größe M. Der Beinsack ist wechselbar und die Instrumente sitzen auf einem Lätzchencockpit. Interessant ist der Aufprallschutz, bei dem Schaum mit (ähnlich wie bei Koroyd) nicht rückstellenden Aluminium-Metallschaumelementen zu einem nur 10 cm dicken und folglich sehr aerodynamischen Protektor kombiniert wird. Entlang des Rückens befindet sich ein zweiter, 5 cm di-

cker Protektor. Er schützt nicht nur die Wirbelsäule bei einem Crash, sondern erhöht auch den Sitzkomfort als Stütze und steift das ganze Gurtzeug aus. Ebenfalls neu sind Skalen auf der Beinsack-Längeneinstellung, durch die eine Setup-Empfehlung anhand der Körpermaße durch Hersteller oder Händler möglich wird.



Von den X-Alps in die Serie: Nova Artus

Gin hat dafür den konventionellen Liegegurt Genie Race 5 ein wenig weiter entwickelt: Das Facelift beinhaltet eine größere Flosse und einen größeren Windschild, der auch beim Vorgänger montiert werden kann.

Es gibt auch neue Sitzgurte. Das **Gin** Gingo Airlite 5 komplettiert als Wendegurt mit Airbag die Palette, so dass man nun bei gleicher Sitzgeometrie zwischen vier Varianten (Airbag/Schaum, Wendegurt/normal) wählen kann. Bei **SupAir** stellt das Altirando 2 light eine echte Weiterentwicklung des Klassikers dar: Der Wendegurt mit komplett abnehmbaren Rolltop-Rucksack hat mehr Taschen, abnehmbare Rucksackflossen und einen vorge-spannten Airbag. Trotzdem wiegt er komplett nur 2.9 kg. Auch **Sky** präsentiert einen neuen Sitzgurt: Das Gii 5 ist ein klassischer Airbag-Normalsitz in drei Größen, in den man auch den neuen, rücken hohen „BlowBag“-Protektor stecken kann.



Kompakt:
Wenderucksack
Altirando 2 light,
SupAir

Neo präsentiert den 4 kg-Streckengurt Suspender 2.0. Der steife Liegegurt erhält durch einen bis in den Rücken hochgezogenen Koroyd 3.0-Protector sitzbrettähnliche Steifigkeit – da man diesen nicht knicken darf, ist jedoch ein langer Rucksack nötig. Innovativ ist das „Stand Up Rescue System“, bei dem die V-Leinen vom unterm Sitz angebrachten Retter statt zu den Schultergurten zu Schlaufen unterhalb der Hauptkarabiner führen. Hierdurch soll bei einer Scherenstellung die harte Landung auf dem Rücken vermieden werden, weil sich der Pilot jederzeit leicht aufrichten könnte – ganz wie beim Frontretter. Dessen oft genannte Nachteile (Vertwisten, kein Schutz bei Karabinerbruch) entfallen. Das 2.0 hat nun auch ein Wasserballastfach und eine besondere Versteifung des Rückenfachs. Wie beim StayUp 2.0 finden sich die neuartigen Boomtags am Gurt – kleine NFC-Chips, die Seriennummer, Manuals und Anleitungsvideos auf das Smartphone bringen.



Hightech aus Frankreich: Neo Suspender 2.0

Die erwartete Schwemme von Submarine-Nachbauten ist allerdings trotz Erbkönig-Fotos von allerlei PWCs zunächst ausgeblieben.

Retter und Zubehör

An den Ständen liegen ein paar neue, leichte Retter. Von **Nova** gibt es die in alle Richtungen pendelstabile Pentagon light vorerst für 85 und 100 kg Anhängelast (835/935 g), eine 120er-Version folgt im Herbst. **Icaro** stellt die Kreuzkappe „Icaro Square“ in drei Größen (90/110/130) vor, die zwischen 900 g und 1.200 g wiegen – die größte davon ist 27.2 m² groß. Bei **Sky** liegt dasselbe mit geringfügig anderem Material unter der Bezeichnung „Quattro light“ im Regal. Nochmal deutlich leichter ist mit 1.07 kg die 125er-Größe der Kreuzkappe Tapa von **Skywalk**, die bei 32.6 m² und voller Last mit 5.3 m/s sinkt.

Skywalk hat neue, leichte Kompressionspacksäcke mit Tragegriff im Programm, Nova dafür neben dem leichten Rucksack Ferus auch das für die X-Alps entworfene, 50 L große X-Pack light sowie die ultraleichte Schleppklinke Tow&Go. Und bei den Instrumenten stellt **Flymaster** neben der DS- und M-Serie (Testbericht folgt) einen weltweit funktionierenden 4G-Tracker vor, der dank Barosonde nun auch eine entsprechende Höhenaufzeichnung führt.

Fazit

Von allen gelobt wurden die Veranstalter: Das Parafly-Team um Monika und Johanna Eller war mit gut 40 Helfern stets zur Stelle, um 32 Aussteller und rund 1.000 Starter zufrieden zu stellen. Starthelfer und Wetterbriefings sorgten für reibungslosen Betrieb, und fast wäre auch die 31. Auflage des Stubaicup unfallfrei geblieben – lediglich drei Baumbergungen (bei denen es am Ende nur zu einem gebrochenen Handgelenk kam) hatten den Helikopter vorübergehend beschäftigt.

Gut organisiert: Elfer-Startplatz

Nicht zuletzt hat das umsichtige Verhalten der Gäste zum Erfolg beigetragen, die im Vorfeld auch wegen der vielen neuen Zweileiner um eine bedachte Auswahl ihrer Testschirme gebeten worden waren – und der Wettergott, der vor allem am Samstag (ordentlich fliegbar waren alle drei Tage) richtig gute Thermik bei strahlendem Sonnenschein beschert hatte. Die gute Stimmung setzte sich in den Abendveranstaltungen mit Felix Wölk und Aaron Durogati fort. So bleibt der 31. Stubaicup als gelungenes Fliegerfest und schöner Saisonauftakt in Erinnerung. ▽



DER AUTOR

Stefan Ungemach schreibt seit vielen Jahren international über Nutzung und Technik von Fluginstrumenten, an deren Entwicklung er auch mitwirkt. Er bietet sein Wissen, speziell zur Instrumentenpraxis, auch in Seminaren für Vereine und Flugschulen an.



Strandbad/Camping am
Ossiacher See



Camp + Fly

Übersicht von A-Z mit passenden Fluggebieten

TEXT UND FOTOS: KARSTEN KIRCHHOFF

‘m a wild child!’ Und das seit über 20 Jahren. Denn seit dieser Zeit praktiziere ich den Fliegerurlaub in der Natur. Meist auf dem Campingplatz, teilweise auch „wild“ campend. Immer auf der Suche nach dem Besonderen, dem Abenteuer, der Freiheit. Anfangs reiste ich wie ein Nomade, alleine mit dem Zelt. Dann 10 Jahre mit einem alten, kleinen Wohnwagen. Seit 14 Jahren mit Frau und Kind und seit 11 Jahren mit 2 Kindern. Im letzten Jahr ist dann noch unser 4-beiniger Liebling „Enry“ hinzugekommen. Vom altertümlichen Wohnwagen führte der Weg zum ersten Campingbus, erst mit Aufstell-/Zelt Dach, dann mit festem Hochdach, dazwischen zum Gespann, bestehend aus Campingbus und modernem Wohnwagen. Seit diesem Jahr gehören wir nun zur „Campingelite“, zu den Besitzern eines „Nasenbärs“. Nasenbären sind in Campingkreisen eine weit verbreitete Rasse. Wer der Insidersprache der Nomaden nicht mächtig ist, dem sei hier erklärt, dass Wohnmobile mit (Alkoven-) Aufbau (Schlafkabine über dem Fahrerhaus) gerne auch als „Nasenbären“ bezeichnet werden. Wir waren das Umbauen im Campingbus zu fünf einfach leid! Jetzt ist alles aufgeräumt und auch meine Gleitschirme, die auf Reisen immer dabei sind, finden jetzt ihren wohlverdienten Platz, ohne eingequetscht zu werden. Eins kann ich aber an dieser Stelle schon mit Sicherheit sagen: Egal mit welcher Behausung oder mit welchem Fahrzeug wir unterwegs waren - jeder Campingurlaub war etwas Individuelles, Besonderes, mit unvergesslichen Erlebnissen in der Natur. Wir haben unbeschreiblich schöne, abgelegene Landschaften bereist und waren abseits der Touristenhochburgen unterwegs. Wir können uns an keinen Urlaub erinnern, bei dem das Wetter lange Zeit schlecht war. Denn immer haben wir unser Urlaubsziel erst kurz vor Reisebeginn, nach Prüfung der Wettervorhersage für die nächsten Tage, ausgewählt. Wir fuhren dorthin, wo das Wetter gut werden soll. Entsprechend hoch war und ist meine Flugausbeute im Urlaub. Doch langsam wird die Luft dünner, denn der Campingboom der letzten Jahre hält ungebrochen an. Allein in Deutschland wurden im Jahre 2021 rund 107.000 Freizeitfahrzeuge neu zugelassen. Davon 24.891 Caravans und 82.017 Reisemobile.

Klar, dass durch die neuen Massen an Campingtouristen die Kapazitäten an Camping- und Stellplätzen immer knapper werden. Dabei wächst der Zuwachs an Camping-Touristen schneller als die Zahl der Camping- und Stellplätze. Das Resultat: Gerade in der Hauptsaison kann es auf den ein- oder anderen Plätzen schon mal eng werden. Aber auch in der Nebensaison oder an schönen Wochenenden kann man es fast nicht mehr riskieren, aufs Geradewohl loszufahren, ohne vorher vorgebucht oder reserviert zu haben.

Doch wir lassen uns von den Massen nicht abschrecken und unterkriegen. Zu groß sind weiterhin die Vorteile, die ein Campingurlaub bietet.

Ungezwungen und flexibel reisen. Keine Kleiderordnung. Romantische Sonnenuntergangsstimmung mit einem edlen Tropfen im Freien ohne verglasten Blick aus dem Hotelfenster auf die Sonne. Camper kennen keine Klassenunterschiede, keine Altersunterschiede. Die Hilfsbereitschaft unter den Campern ist einmalig! Camper sind wie eine große Familie.

Nebenbei sei erwähnt, dass die Familienfreundlichkeit dieser Urlaubs- und Reiseart unbestritten ist. Besonders Kinder finden auf Campingplätzen schnell Freunde zum Spielen und genießen das Leben in der Natur von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang.

Camping ist bei Weitem nicht mehr die billigste Form Urlaub zu machen, dafür aber die Flexibelste. Kontakt zu anderen Menschen, Mobilität und trotzdem noch günstigere Preise als im Hotel, inklusive. Rechnet man Anschaffungskosten und Unterhalt für eine mobile Behausung zusammen, ist eine Ferienpension oder Ferienwohnung meist günstiger. Je höher die Personenzahl, desto günstiger wird das Campen. Bei Wohnmobilen muss man mit einem jährlichen Wertverlust von 5 bis zu 10 Prozent der Kaufsumme rechnen. Ebenso sollten teilweise Kosten für Steuern, Versicherungen, Betriebskosten (Gas, usw.), Wartung und Abstellgebühren vor einer Anschaffung berücksichtigt werden. Zum Ausprobieren bieten zahlreiche Mietstationen die Möglichkeit, Campingbusse, Wohnmobile und Wohnwagen auszuleihen.

Gänzlich uneingeschränkt ist die Freiheit leider heute nicht mehr. Durfte man früher noch überall übernachten, so ist das wilde, individuelle Campen in seiner Urform nur noch selten möglich und in den meisten Ländern sogar durch Gesetz verboten.

Dennoch, das Angebot an Campingplätzen und Stellplätzen ist enorm. Es gibt kaum eine Region, in der nicht ein Campingplatz oder ein Stellplatz zu finden ist. Allein in Deutschland gibt es über 3.500 und in ganz Europa über 25.000 Campingplätze. Immer beliebter werden Stellplätze. Sie bieten zwar nicht den Komfort eines Cam-

pingplatzes, sind aber um ein Wesentliches günstiger (ab ca. 6.- €/Nacht) als die Übernachtung auf einem Campingplatz. Auf Campingplätzen ist man je nach Lage, Ausstattung, Personenzahl und Reisezeit ab ca. 20.- € bis 40.- € pro Nacht im Rennen. Zu Hotelpreisen immer noch kein Vergleich. Wobei man sagen muss, dass Campingplätze in der Ferienzeit und in der Hauptsaison mittlerweile ordentlich zulegen. Nicht zu verachten sind jedoch deutliche Rabatte, die über Campingcards (ADAC, ACSI, etc.) auf Campingplätzen für das Übernachten gerade in Vor- oder Nachsaison gewährt werden.



Zelte (klein/groß)

Die einfachste und billigste Möglichkeit, einen Campingurlaub durchzuführen, ist das Übernachten in einem Zelt. Zelte gibt es in verschiedenen Größen und Formen. Vom Einmannzelt bis hin zum Familienzelt. In den Sommermonaten funktionieren Zelte als Unterkunft meist problemlos. Im Frühjahr und Herbst oder gar im Winter ist das Schlafen auf dem kalten Boden, trotz Isomatte und Schlafsack, nicht jedermanns Sache. Aber auch im Sommer bietet das Zelt bei Regenwetter oder Gewittern nicht den Komfort eines festen Daches über dem Kopf.

Eigenschaften:

- einfach
- preiswert
- kleines Packmaß
- nicht am Preis sparen. Auf Gewicht und Materialqualität achten.
- Qualitätszelte mit hoher Wassersäule (entspr. Regendichtheit) verwenden.
- Kosten je nach Größe, Ausstattung, Gewicht und Wassersäule bis zu 1.500 Euro.
- nur bedingt geeignet für die Übergangszeiten (Frühjahr/Herbst)
- nicht geeignet für Wintercamping



Dachzelte

Dachzelte sind eine gute Alternative zum gewöhnlichen Zelt. Montiert wird die Zeltbox auf dem Dach des Autos. Zum Schlafen kann das Zelt aufgestellt/aufgeklappt werden. Größere Dachzelte können auf ein Maß von ca. 2,40 x 1,40 m ausgeklappt werden. Hinauf ins Schlafgemach geht es über eine Außenleiter. Der Schlafkomfort erhöht sich durch eine eingebaute Matratze.

Eigenschaften:

- einfach
- Montage auf dem Autodach
- begrenzte Traglast (1-2 Personen)
- kein Stauraumverlust
- höherer Schlafkomfort durch Matratzen
- Kosten ab ca. 1.750.- Euro.
- kleines Packmaß
- Stauraumerweiterung auf Anhängerkupplung möglich (z.B. Topbox, Thule)
- nur bedingt geeignet für die Übergangszeiten (Frühjahr/Herbst)
- nicht geeignet für Wintercamping



Falt- und Klappanhänger

In einem flachen Anhänger ist ein „mobiles Ferienhäuschen“ verstaut. Auf dem Anhänger können teilweise auch noch Fahrradträger montiert werden. Bereits fest eingebaut sind in dem Anhänger Matratzen und Kochgelegenheit. Aufgebaut bieten allerdings wieder nur Zeltwände Schutz vor Witterungseinflüssen.

Eigenschaften:

- Anhängerkupplung am Auto erforderlich (zulässige Anhäng- und Stützlast beachten!)
- Ziehen des Anhängers auch mit kleinem Pkw möglich
- Nachrüstsätze für Anhängerkupplungen ab 150.- € mit Kabelsätzen erhältlich
- flacher Anhänger, teilweise mit Fahrradträger
- Wände aus Zeltstoff, Holz oder Kunststoff
- Anschaffungskosten ca. 5.000.- € bis 25.000.- €
- Matratzen und Kochgelegenheit fest eingebaut
- Abstellmöglichkeit zu Hause erforderlich
- großzügige, komfortable Zeltvariante
- nur bedingt geeignet für die Übergangszeiten (Frühjahr/Herbst)
- nicht geeignet für Wintercamping
- teilweise zusätzliche Vignette für den Anhänger, z.B. in der Schweiz, erforderlich



Campingautos

Einige wenige PKW-Hersteller bieten handelsübliche PKW mit Campingausbauten an, beispielsweise Volkswagen den Caddy California oder Citroen den Vandere mit Aufstelldach. Klein, kompakt und alles dabei! Das zeichnet diese Fahrzeuge aus. Zudem die Alltagstauglichkeit. Der verbesserte Komfort hat allerdings auch seinen Preis. Hier stellt sich die Frage, ob man nicht lieber nach einem Campingbus Ausschau hält, der nicht unbedingt sehr viel teurer ist. Wer allerdings auf Kompaktheit steht, ist bei diesen Fahrzeugen und Anschaffungspreisen ab ca. 40.000.- € genau richtig!

Eigenschaften:

- klein und kompakt
- feste Wände bzw. Aufstelldach aus Zeltstoff
- Anschaffungskosten ab ca. 40.000.- €
- Matratzen und Kochgelegenheit fest eingebaut
- zahlreiches Ausbaubehör erhältlich (z.B. über www.reimo.com)
- PKW-Stellplatz/Abstellmöglichkeit zu Hause erforderlich
- große Flexibilität
- Stauraumerweiterung auf Anhängerkupplung möglich (z.B. Topbox, Thule)
- bedingt geeignet auch für die Übergangszeiten (Frühjahr/Herbst)
- weniger geeignet für Wintercamping, aber:
- teilweise mit Standheizung erhältlich



Wohnwagen

Ersten richtigen Wohnkomfort bieten Wohnwagen. Die Ausstattung ist umfangreich. Je nach Größe finden 2-6 Personen gute Schlafmöglichkeiten (Umbau der Sitzcke). Vor Ort ist man nach dem Abhängen des Wohnwagens flexibel mit dem PKW unterwegs. Das ist einer der größten Vorteile, den ein Wohnwagen bietet. Zu Hause benötigt man möglichst einen überdachten Stellplatz. Ein Tipp: Neu muss nicht sein! Wohnwagen dürfen ruhig 15 Jahre oder älter sein, wenn sie gepflegt und vor allem trocken sind (keine Feuchtschaden). Mit einfachen Umbauten (u.a. Stoßdämpfer, Reifen, etc.) kann die zugelassene Maximalgeschwindigkeit eines Wohnwagens meist von 80 Kilometern pro Stunde, durch eine Freigabe und Eintragung, auf 100 Kilometer pro Stunde (Zusatzkosten ca. 500.- € - 1.000.- €) erhöht werden.

Eigenschaften:

- Anhängerkupplung am Auto erforderlich (zulässige Anhäng- und Stützlast beachten!)
- einfacher Wohnkomfort auf kleinem Raum
- bereits alles „on board“. Geschirr, Satelliten-Anlage, Betten, Stand-/Gasheizung, Kühlschrank, Wasserversorgung, teilweise fest eingebautes WC
- teilweise mit Warmwasserbereitung
- Klimatisierung möglich
- Schlafmöglichkeiten für 2-6 Personen
- Zu Hause (überdachter) Stellplatz erforderlich
- Gepflegte, ältere Wagen sind für ca. 1.500.- € - 2.500.- € zu haben
- Neuwagen kosten je nach Größe und Ausstattung ab ca. 8.000.- €
- Geschwindigkeitsfreigabe von 80 auf 100 km/h möglich (Anforderungen an Stoßdämpfer, Reifen und Zugfahrzeug)
- teilweise Fahrbeschränkungen/-sperrungen auf Alpenpässen
- gewöhnungsbedürftiges Handling des Gespannes
- teilweise spezieller Führerschein erforderlich
- Auto als flexibles Verkehrsmittel verfügbar
- geeignet für Wintercamping
- zusätzliche Vignette für den Anhänger, z.B. in der Schweiz erforderlich



Wohn-/Absetzkabine

Halb Auto - halb Wohnung. Wie die Schnecken haben Pick-Ups ein „Häuschen“ (Wohnkabine) immer auf dem Rücken mit dabei. Der Vorteil gegenüber den Schnecken: Vor Ort angekommen kann das (Schnecken-) Häuschen einfach auf den vorhandenen Stützfüßen abgesetzt und abgestellt werden. Weiter geht es in flexibler Weise mit dem übrig gebliebenen Rest des Pick-Ups, inkl. großer Ladefläche. Nicht alle Fahrzeuge können jedoch die mobile Behausung schultern. Dafür sind geeignete Pick-Ups teilweise (zumindest bedingt) auch Off-Road tauglich.

Eigenschaften:

- nur für bestimmte Fahrzeuge (Pick-Ups)
- gute Wohnqualität
- kleiner Wohn-/Schlafraum
- Reisefreundlichkeit
- Auto als flexibles Verkehrsmittel verfügbar
- bis zu 4 Schlafplätze
- fest eingebaute Küche und Bad
- bereits alles „on board“ (s. Wohnwagen)
- mit Warmwasserbereitung
- Klimatisierung möglich
- Anschaffungskosten neu ab ca. 10.000.- € (ohne Fahrzeug!)
- geeignet für Wintercamping



Campingbusse

(Falt-/Zeltdach oder Hardtop) bis 3,5 t

Mit einem Campingbus können ebenfalls größere Strecken schnell zurückgelegt werden. Mit einem Faltdach oder Hardtop können 4 Personen mehr oder weniger bequem nächtigen. Das eingeschränkte Raumangebot und die Gepäckproblematik der voluminösen Flugausrüstung lassen sich über eine Heck- oder Dachbox zumindest eingeschränkt in den Griff bekommen. Gravierende Nachteile sind die hohen Anschaffungskosten und der Umbaustress im Innenraum. Bei schönem Wetter problemlos, bei Regenwetter und mit mehreren Personen an Bord mit der Zeit nervig. Zudem können alle Zusatzkomponenten wie Sat-Anlage oder Klimaanlage an Bussen größtenteils nicht fest verbaut werden. Eine Ausnahme stellt mittlerweile der Grand California von Volkswagen dar. Doch dieses Fahrzeug hat auch seinen Preis. Neupreise für Campingbusse liegen zwischen ca. 35.000.- € bis über 90.000.- €, je nach Motorisierung und Außen-/Innenausstattung. Nach oben gibt es kaum Grenzen. Aber auch hier gilt: Es muss nicht immer „neu“ sein.

Eigenschaften:

- flexibel
- für größere Strecken/Entfernungen geeignet
- Faltdach oder Hardtop
- Schlafplätze für 4-5 Personen
- Flexibilität am Urlaubsort, durch Umbau teilweise erschwert
- eingeschränktes Raumangebot
- vieles „on board“. Geschirr, Betten, Stand-/Gasheizung, Kühlschrank, Wasserversorgung, teilweise fest eingebautes WC
- teilweise mit Warmwasserbereitung
- Heck- oder Dachbox löst bedingt die Gepäckproblematik
- Anschaffungskosten Neuwagen ab ca. 35.000.- € bis über 90.000.- €
- teilweise geeignet für Wintercamping



Camper Vans

Camping Vans sind große Campingbusse oder kleine Wohnmobile, ganz wie man es nimmt. Sie stellen gerade für 2 Personen eine gute Reise- und Übernachtungsmöglichkeit mit Komfortanspruch dar. Allerdings liegen auch hier die Anschaffungskosten im mittleren 5-stelligen Euro-Bereich. Dafür bieten die Fahrzeuge Komfort und die Möglichkeit, Zusatzausstattungen wie Sat- oder Klimaanlage fest zu verbauen. Die Stauraummöglichkeiten sind besser als bei Campingbussen, aber immer noch nicht mit einem Wohnmobil vergleichbar.

Eigenschaften:

- flexibel
- für größere Strecken/Entfernungen geeignet
- Schlafplätze bevorzugt für 2 Personen
- kein Auf-/Umbau vor Ort erforderlich
- eingeschränktes, trotzdem großzügiges Raumangebot
- vieles „on board“. Geschirr, Satelliten-Anlage, Betten, Stand-/Gasheizung, Kühlschrank, Wasserversorgung, teilweise fest eingebautes WC
- teilweise mit Warmwasserbereitung
- Heck- oder Dachbox löst bedingt die Gepäckproblematik
- Anschaffungskosten Neuwagen ab ca. 35.000.- €
- größtenteils geeignet für Wintercamping



Wohnmobile

Wohnen wie zu Hause. Wohnmobile stellen die Königsklasse der Campingbehausungen dar. Wohnqualität und Reisefreundlichkeit lassen fast keine Wünsche offen. Egal ob teilintegriert (Nutzen und Integrieren des Fahrerhaus zu Wohnzwecken), vollintegriert (Fahrzeuge, die auf Fahrgestellen ohne Fahrerhaus aufgebaut werden) oder Alkoven (Schlafnische über dem Fahrerhaus), große Wohnmobile bieten neben einer fest eingebauten Küche und einem Bad genug Raum für bis zu 7 Schlafplätze. Der Komfort hat allerdings seinen Preis. Die Anschaffungskosten liegen für Neufahrzeuge ab ca. 40.000.- € bis weit über 200.000.- €. Hochwertig isoliert sind sie heute wie moderne Wohnwagen winterfest und erlauben Campingvergnügen auch bei eisigen Temperaturen. Wer Fahrzeuge über 3,5 Tonnen fahren darf und viel Gepäck mitnehmen möchte, sollte sich unbedingt ein aufgelastetes Fahrzeug anschaffen. Nachteil: Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zahlen in Europa Streckenmaut, benötigen Mautboxen und müssen häufiger zum TÜV.

Eigenschaften:

- hohe Wohnqualität
- Reisefreundlichkeit
- bis zu 7 Schlafplätze
- fest eingebaute Küche und Bad
- alles „on board“. Geschirr, Satelliten-Anlage, Betten, Stand-/Gasheizung, Kühlschrank, Wasserversorgung, fest eingebautes WC, Dusche, Klimatisierung, etc.
- Solaranlagen ermöglichen eine unabhängige Stromversorgung
- durch Fahrzeuggröße erschwertes Fahrzeughandling
- gegebenenfalls spezieller Führerschein für Wohnmobile über 3,5 t erforderlich
- über 3,5 t streckenabhängige Autobahngebühren fällig
- Anschaffungskosten neu ab ca. 40.000.- €
- geeignet für Wintercamping



ZEITENWENDE

Der Bonanza 3 eröffnet dem Flugsport eine neue Welt. Leistung und Geschwindigkeit waren niemals zuvor so zugänglich.

Unser Zweileiner der Sportklasse wurde für Streckenpiloten geschaffen. Zum Einsatz gelangt die Wave Leading Edge Technologie, inspiriert von der Flossenform des Buckelwals. Die formbedingt verzögerte Grenzschichtablösung erhöht den Auftrieb in allen Anstellwinkeln, was in schnellerem und deutlich kontrollierterem Steigen resultiert.

5 Größen | 60-125 kg | EN C



Bonanza³

www.gingliders.com



Fluggeländetipps für den Campingurlaub

Bravneck:

Campingplatz nahe der Landwiese.
Bergbahn in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar.
Fahrzeug wird nicht benötigt.



Deutschland

Region: Bayern

Ort: D-83661 Lenggries

Schwierigkeit: mittel

Höhendifferenz: 855 m

Start:

1. Startplatz: S, GS + HG, NN 1.545 m, N 47°39'48.48" E 11°31'25.14"
2. Startplatz: N, GS + HG, NN 1.555 m, N 47°39'50.90" E 11°31'28.10"
3. Startplatz: O, GS, NN 1.515 m, N 47°39'49.65" E 11°31'34.51"
4. Startplatz: O, GS, NN 1.550 m, N 47°40'02.18" E 11°32'18.59"

Flug:

Fluggebiet am Alpenrand, langer Flugweg zum Landeplatz

Landung:

1. Landeplatz: HG, NN 700 m, N 47°40'45.23" E 11°33'26.19"
2. Landeplatz: GS + HG, NN 716 m, N 47°40'25.36" E 11°33'24.95"

Ansprechpartner:

Lenggrieser Gleitschirmflieger

www.lenggrieser-gleitschirmflieger.de

Flugschule Adventure Sports

www.adventure-sports.de

Geländeordnung:

www.lenggrieser-gleitschirmflieger.de/gelaendeordnung

Drachenfliegerclub Isarwinkel

http://dci.kilu.de/wordpress/?page_id=37

Bergbahn:

www.brauneck-bergbahn.de

Camping:

Lenggrieser Bergcamping

www.lenggrieser-bergcamping.de

Gierlitzten:

Campingplatz nahe der Landwiese.
Bergbahn in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar.
Fahrzeug wird nicht benötigt.



Österreich

Region: Kärnten

Ort: A-9521 Annenheim

Schwierigkeit: einfach-mittel

Höhendifferenz: 1.395 m

Start:

1. Startplatz: SO-SW, GS + HG, NN 1.897 m, N 46°41'32.70" E 13°54'50.10"
2. Startplatz: SO-S, GS + HG, NN 1.043 m, N 46°40'09.39" E 13°54'16.77"
3. Startplatz: S-SW, GS + HG, NN 1.460 m, N 46°40'25.04" E 13°53'47.99"

Flug:

Herrliches Fluggebiet am Ossiachersee.

Landung:

1. Landeplatz: GS, NN 509 m, N 46°39'14.09" E 13°53'15.74" (Clublandeplatz rechts neben der Straße)
2. Landeplatz: GS, NN 509 m, N 46°39'13.35" E 13°53'27.79"
3. Landeplatz: HG + Tandem, NN 502 m, N 46°39'18.91" E 13°52'51.25"

Ansprechpartner:

Kärntner Flugschule

www.kaerntner-flugschulen.at

Club:

www.dgfc-ossiachersee.at

Bergbahn:

www.gierlitzten.com

Camping:

Camping Ossiachersee

www.camping-ossiachersee.at

Camping Lindenhof

www.gasthof-lindenhof.info

Achtung: Bitte beachtet das absolute Landeverbot auf den Flächen des Campingplatzes Ossiachersee! Unbefugtes Landen auf den Strand- und Wiesenflächen wird polizeilich geahndet.



CAMPING ist der Zustand
in dem der Mensch seine
eigene Voraussetzung
als Erholung empfindet!

Diedamskopf:

Campingplatz nahe der Landewiese.
Bergbahn in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar.
Fahrzeug wird nicht benötigt.



Österreich

Region: Vorarlberg

Ort: A-6886 Schoppernau

Schwierigkeit: einfach-mittel

Höhendifferenz: 1.251 m

Start:

1. Startplatz: O-W, GS + HG, NN 2.077 m, N 47°20'46.40" E 10°01'33.30"
2. Startplatz: S, HG, NN 1.979 m, N 47°20'41.81" E 10°01'47.88"
3. Startplatz: S, GS + HG, NN 1.639 m, N 47°19'59.62" E 10°01'28.98"

Flug:

Sommer- und Winterfluggebiet im Bregenzerwald

Landung:

1. Landeplatz: GS + HG, NN 826 m, N 47°18'51.90" E 10°00'26.96"
2. Landeplatz: GS + HG, NN 831 m, N 47°18'54.00" E 10°00'32.69"

Ansprechpartner:

Flugschule Bregenzerwald
www.gleitschirmschule.at

Bergbahn:

Bergbahnen Diedamskopf
www.diedamskopf.at

Camping:

Camping Austria
www.campingaustria.at

Amisbühl:

Campingplätze nahe der Landewiese.
Zum Startplatz mit dem Shuttle vom Landeplatz aus oder mit dem Postbus.
Fahrzeug wird nicht zwingend benötigt.



Schweiz

Region: Bern

Ort: CH-3800 Interlaken

Schwierigkeit: einfach-mittel

Höhendifferenz: 1.007 m

Start:

1. Startplatz (Chalet): S, GS + HG, NN 1.316 m, N 46°42'03.43" E 7°49'10.68"
2. Startplatz (Bergbo): SO-S, GS, NN 1.280 m, N 46°42'01.37" E 7°49'14.09"
3. Startplatz (Amisbühl oben): SO, GS + HG, NN 1.327 m, N 46°42'08.63" E 7°49'20.43"
4. Startplatz (Amisbühl unten): SO, GS + HG, NN 1.297 m, N 46°42'09.49" E 7°49'24.48"
5. Startplatz (Hohwald): SO-S, GS + HG, NN 1.572 m, N 46°42'49.71" E 7°49'26.62"

Flug:

Panoramaflug über Interlaken am Thuner See

Luftraum:

Flugbeschränkungen www.deltaclub-interlaken.ch/fluggebiet

Landung

1. Landeplatz (Lehn): GS + HG, 565 m NN, N 46°40'51.44" E 7°49'25.90"
2. Landeplatz (Höhenmatte): GS + HG, 569 m NN, N 46°41'10.02" E 7°51'31.39"

Ansprechpartner:

Deltaclub Interlaken
www.deltaclub-interlaken.ch

Flugschule Ikarus
www.fly-ikarus.ch

Camping:

Camping Alpenblick GmbH
www.camping-alpenblick.ch

CAMPING ist der Zustand
in dem der Mensch seine
eigene Verunsicherung
als Erholung empfindet!



Meduno:

Agriturismo Stellplatz nahe dem Landeplatz bzw. mit Shuttle Service.
Zum Startplatz mit dem Shuttle vom Landeplatz oder zu Fuß.
Fahrzeug wird nicht zwingend benötigt.



Italien

Region: Friaul

Ort: I-33092 Meduno

Schwierigkeit: einfach

Höhendifferenz: ca. 700 m

Start:

1. Startplatz: SO-SW, GS + HG, NN 975 m, N 46°13'50.58" E 12°48'22.89"

Flug:

Einfaches Fluggelände für jeden Könnensstand

Landung:

1. Landeplatz (Toppo): GS + HG, 274 m NN, N 46°12'21.65" E 12°49'08.39"

Ansprechpartner:

www.centrofriulanoparapendio.it

Camping:

Agriturismo Ai Pradons

www.agriturismoaipradons.it

Agriturismo Sasso d'Oro

www.sassodoro.pn.it

Lijak:

Campingplatz mit eigenem Landeplatz bzw. mit Shuttle Service.
Zum Startplatz mit dem Shuttle Campingplatz oder vom Landeplatz.
Fahrzeug wird nicht zwingend benötigt!



Slowenien

Region: Primorska

Ort: SLO-5000 Nova Gorica

Schwierigkeit: einfach-mittel

Höhendifferenz: ca. 875 m

Start:

1. Startplatz: S-SW, GS + HG, NN 590 m, N 45°57'48.68" E 13°43'24.89"

Flug:

Schönes Ganzjahresfluggebiet

Landung:

1. Landeplatz Livesce: GS + HG, NN 63 m, N 45°56'51.22" E 13°42'42.93"

Ansprechpartner:

www.polet-ng.si

Camping:

Camp Lijak

www.parklijak.com

Übersicht

🏕️🏕️🏕️🏕️ = sehr gut bis 🏕️ = schlecht

	Zelte (klein/groß)	Dachzelte	Falt- und Klappanhänger	Campingautos
Anschaffungskosten	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️
Unterhaltskosten	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️
Übernachungskosten	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️
Flexibilität	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️🏕️
Übernachungskomfort	🏕️	🏕️🏕️	🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️
Wetterschutz	🏕️	🏕️🏕️	🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️
Innenausstattung/Komfort	🏕️	🏕️	🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️
Ganzjahrestaughlichkeit	🏕️	🏕️	🏕️	🏕️🏕️🏕️
Unterbringung/Transport	🏕️🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️
Stauraum	🏕️*	🏕️	🏕️🏕️	🏕️🏕️🏕️



Zoutelande:

Campingplätze hinter der Düne mit dem Startplatz.
 Startplatz zu Fuß erreichbar.
 Fahrzeug wird nicht benötigt.



Region: Zeeland
Ort: NL-4374 Zoutelande
Schwierigkeit: einfach-mittel
Höhendifferenz: ca. 23 m

Start:
 1. Startplatz: Zoutelande, SW, GS + HG, NN 26 m, N 51°29'34.70" E 3°29'59.49"

Flug:
 Kilometerlange Soaringflüge entlang der Düne zwischen Zoutelande und Vlissingen.

Landung:
 1. Landeplatz: Zoutelande Strand, GS + HG, NN 3 m, N 51°29'32.07" E 3°29'54.14"

Ansprechpartner:
<https://zoutelande.info/de/deltavliegen.php>

Camping:
 Strandcamping Valkenisse
www.campingvalkenisse.nl
 Camping Meerpaal
www.meerpaal.ardoer.com

Hamborg:

Campingplatz an der Düne mit dem Startplatz.
 Startplatz zu Fuß erreichbar.
 Fahrzeug wird nicht benötigt.



Region: Nordjylland
Ort: DK-7730 Hanstholm
Schwierigkeit: einfach
Höhendifferenz: ca. 38 m

Start:
 1. Startplatz: N-NO, GS + HG, NN 32 m, N 57°06'55.75" E 8°39'34.11"
 2. Startplatz: N-NO, GS + HG, NN 45 m, N 57°06'49.60" E 8°40'07.40"

Flug:
 Soaringflug entlang der Düne.

Landung:
 1. Landeplatz: GS + HG, NN 7 m, N 57°07'03.36" E 8°39'22.71"

Ansprechpartner:
<https://pgnord.dk/>

Camping:
 Camping Hanstholm
<http://hanstholm-camping.dk/d19.htm>

*abhängig von der Größe, **je nach Ausbau, ***abhängig von Dachform und Ausstattung

Wohnwagen	Wohn-/Absetzkabine	Campingbusse bis 3,5 t	Camper Vans	Wohnmobile
▲▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲
▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲	▲▲	▲▲
▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲
▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲
▲▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲
▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲
▲▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲
▲▲▲▲▲▲**	▲▲▲▲	▲▲▲▲▲▲***	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲▲
▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲
▲▲▲	▲▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲



Infobox Camping

Informationen:

ADAC e. V.
www.adac.de
ACS (Automobilclub der Schweiz):
www.acs.ch

Campingcard:
ADAC-Campingcard (im Campingführer)
www.pincamp.de
ACSI-Campingcard
www.campingcard.com
ACS-Campingcard
www.acs.ch

Campingführer (Literatur):
ADAC-Campingführer (Südeuropa)
ADAC-Campingführer (Nordeuropa)
ADAC-Stellplatzführer (Deutschland/
Europa)
ECC-Campingführer
ACSI-Campingführer (Europa)
DCC-Campingführer (Europa)

Campingführer (Internet):
www.campingfuehrer.at
www.camping-club.de
www.camping.ch
www.camping.info
www.ecc-campingfuehrer.de
www.acsi.eu

Zeitschriften:
Diverse Campingzeitschriften sind im
Zeitschriftenhandel/Kiosk erhältlich!
www.caravaning.de
www.camping-cars-caravans.de
www.promobil.de
reisemobil-international.de

Apps (Campingplätze):
ADAC - "ADAC Camping/Stellplatz 2023"
ACSI - "ACSI Camping Europa"
Promobil - "Stellplatz-Radar"
park4night - www.park4night.com
camping-app.eu
camping.info
StayFree
Freeontour
Stellplatz Europa

Apps (Stellplätze):
ADAC - "ADAC Camping/Stellplatz 2023"

Apps (Fluggelände):
Where2fly (iphone)
Paragliding Map (iphone + android)
Gliderpal (android)
Burnair (iphone + android)
paraglidingstart.info (android)
myparaguide (android)

Reiseplanung:
Fluggebietskarte Alpen
Fluggebiete Europa
Pocket Guide - Einfach Fliegen
www.cloudbase-media.de

Autovermietung Campingfahrzeuge:
ADAC-Autovermietung
www.adac.de
Der Freistaat
www.derfreistaat.de
DRM Deutsche Reisemobil Vermietungs
GmbH
www.drm.de

Infos Hersteller:

Campingautos:
Vanderer
www.vanderer.eu
Volkswagen
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/
modelle/caddy-california.html

Dachzelte:
Autocamp
autocamp.de
Autohome
www.autohome-official.com
Campwerk
www.campwerk.de
Dactec
www.daktec.de/Dachzelt.htm

Klappcaravans:
Campwerk
www.campwerk.de
Dingo-Tec
www.dingo-tec.de
3DOG Camping
www.3dogcamping.eu
Raclet
www.raclet-trailertents.com
Trigano
trigano-faltcaravan.de

Wohnwagen:
Adria
de.adria-mobil.com
Bürostner
www.buerstner.com
Knaus
www.knaus.de
Fendt
www.fendt-caravan.com
Hymer-Eriba:
www.hymer.com
Tabbert
www.tabbert.com
Dethleffs
www.dethleffs.de
Kabe
www.kabe.se
LMC
www.lmc-caravan.com
Hobby
www.hobby-caravan.de



Entspannter Flugurlaub mit der Familie

Wohn-/Absetzkabine:
Tischer
www.tischer-pickup.com
AAC-Reisemobile
www.aac-reisemobile.de

Campingbusse/Camping Vans:
VW
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/
dmodelle/california-6-1.html
VW Grand California
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/
modelle/grand-california.html
Ford
www.ford.de/Nutzfahrzeuge/Westfalia-
Nugget/ImUeberblick
Mercedes Marc'o Polo
www.mercedes-benz.de/vans/de/
tourer-camper-vans/marco-polo
Citroen Camster
www.poeschl-vanline.de/campster
Pössl
www.poeschl-mobile.de/
Reimo
www.reimo.com/de/campingbusse/
campingbusse.html

Wohnmobile/Camping Vans:
Adria
www.adria-mobil.com
Bela
www.bela-wohnmobile.de
Bürostner
www.buerstner.com
Hymer
www.hymer.com
Knaus
www.knaus.de
Dethleffs
www.dethleffs.de
Kabe
www.kabe.se
LMC
www.lmc-caravan.com
RMS
www.rms-reisemobile.de

Hobby
www.hobby-caravan.de
Concorde
www.concorde.eu
Weinsberg
www.weinsberg.com
Frankia
www.frankia.com
Rimor
www.rimor.it
Sunlight
www.sunlight.de
McLouis
www.mclouis.com
Carado
www.carado.de
Rapido
www.rapido-reisemobile.de
Roller Team
www.rollerteam.de
Eura Mobil
www.euramobil.de
Laika
www.laika.it
Challenger
www.reisemobile-challenger.de
Ahorn
www.ahorn-camp.de
Forster
www.forster-reisemobile.de

Stauraumerweiterung
auf Anhängerkupplung mit Basisträger
möglich (z.B. Topbox, Thule)
Thule
www.thule.com/de-de/cargo-carrier/
towbar-cargo-carriers/thule-backspace-
xt-_938300
Fiamma Ultraboxen
www.fiamma.it/de/carry-bike-de/
zubehor-fur-fahrradtrager-400579662/
dachboxen-2137188281.html
Dachboxen
Fiamma
www.fiamma.it/de/dachboxen.html



DER AUTOR

Karsten Kirchhof - Ich bin seit 1996 Gleitschirmflieger und seit 1999 Fluglehrer. Auf all meinen Reisen begleitet mich seitdem mein Gleitschirm. Neben der Tätigkeit als Autor verstärke ich als Freier Mitarbeiter das Referat Flugbetrieb beim DHV und bin nebenbei für den DHV als Geländegutachter tätig. www.karsten-kirchhoff.de

Bergungskosten weltweit absichern!



Foto: Shutterstock



Versicherungsantrag
auf www.dhv.de

*Halter-Haftpflicht „PLUS“ oder „PREMIUM“
inklusive Versicherung der Bergungskosten
bis 10.000 Euro bzw. 20.000 Euro*

Über die ausgezeichnete Rettungskette in Mitteleuropa können wir uns glücklich schätzen, die schnelle Bergung hat schon vielen Piloten das Leben oder die Gesundheit erhalten. Ausländische, grenzüberschreitende und vor allem alpine Rettungshubschraubereinsätze sind aufwendig, die dadurch entstehenden Bergungskosten sind sehr kostspielig und – wie die Vergangenheit zeigt – stark steigend.

Mit dem Versicherungsantrag kannst du als DHV-Mitglied die Halter-Haftpflichtversicherung abschließen oder deine bestehende Versicherung updaten.

Mehr Infos auf www.dhv.de, unter 08022-9675-0 oder unter info@dhvmail.de



Der optimale Anlauf mit dem Drachen – Beschleunigungstechnik

Beim Drachen ist besonders bei wenig Wind die maximal erreichbare Laufgeschwindigkeit des Piloten das ausschlaggebende Kriterium für sichere Starts.

TEXT UND FOTOS: PETER CRÖNIGER

Die Theorie zum Anlauf

Beim Start gibt es zwei auffällig oft auftretende Unfallszenarien. Den „Aufschnappstart“ mit zu frühem Abheben bei wenig Fahrt und oft seitlichem Abkippen bzw. Abdrehen. Dies geschieht meist bei stärkerem oder böigem Wind. Dagegen passiert der „Umfall-Durchtauchstart“ häufig bei Windstille und flachen Startplätzen. Die Ursache liegt hier meist an der mangelnden Lauftechnik des Piloten. Deshalb hat sich das Lehrteam mit der Theorie der optimalen Beschleunigungs-Technik befasst. Es gibt gesichertes Wissen über einige Fortbewegungsarten mit den jeweiligen Vorteilen bzw. Nachteilen bei deren Anwendungsspektren. Zur näheren Auswahl stehen: Laufen, Traben, Sprinten, Springen, Gehen, aber auch Abwandlungen wie Naruto-Run oder Groucho-Walk. Für den für uns notwendigen optimalen

Mix, bei der ein Mensch ein ca. 30 kg schweres Fluggerät mit Hilfe der Hangabtriebskraft auf über 10 m/s beschleunigen muss, gibt es noch wenig fundierte Untersuchungen. Wir haben den „Funktionsanalytischen Ansatz“ gewählt: Welches Ziel wird angestrebt; welche Funktion muss die Technik erfüllen; welche Aktionen/Bewegungen sind dafür nötig. Unsere Voraussetzungen: Der Pilot muss das Gerätegewicht anfangs ganz tragen bzw. stützen. Mit zunehmendem Auftrieb wird das Gesamtgewicht weniger. Er muss aber sein Restgewicht so lange stützen, bis eine sichere Abhebegeschwindigkeit erreicht ist. Der Pilot darf nicht zu früh und stark nach vorne kippen. Dies führt zu den „Umfaller-Durchtauchstarts“. Beim Zieleinlauf in der Leichtathletik ist diese Gefahr bekannt, führt aber auch manchmal zu Stürzen. Beim Start braucht der Pilot eine konstante Beschleunigung, die der Hangneigung und damit der Beschleunigung des Drachen angepasst ist.

Und vor allem eine möglichst hohe Endgeschwindigkeit, um mit dem Drachen bis zum sicheren Abheben mitzukommen. Die gleiche Anlauftechnik soll auch anwendbar sein, wenn ein Schleppseil die Hangabtriebskraft ersetzt. Eine möglichst geringe Variation der Technik bei einem Windenschleppstart war ebenfalls unser Ziel.

Lösungsansatz: Die Technik des schnellen Gehens bis zum so maximal erreichbaren Tempo von ca. 15 km/h bietet durchgehenden Bodenkontakt und somit eine ausgeprägte Stützphase. Beim Gehen dominiert der Abdruck nach hinten mit wenig Beugung und Schwungenergie der Beine. Für sicheres Abheben ist aber ein Wechsel in die Sprinttechnik erforderlich, da so eine Geschwindigkeit von deutlich über 40 km/h erreicht werden kann. Beim Laufen bringt die extreme Beugung der Beine und der Schwung nach vorne das maximale Tempo; die Stützphase ist dynamisch und nur kurz. Der Oberkörper kann anfangs eine moderate Vorlage einnehmen, muss sich aber mit steigender Geschwindigkeit ziemlich aufrichten, um die Höchstgeschwindigkeit erlaufen zu können. Viele Piloten akzeptieren das Risiko des frühen Umkippen, da sie davon ausgehen: der Drachen wird schon fliegen. Meist tut er dies auch, allerdings nicht immer.

Umsetzen in die Praxis

In der Praxis unserer Starttrainings vermitteln wir den Leitgedanken eines Drachenstarts mit gemeinsamem Beschleunigen von Pilot und Gerät als eine Einheit. Keiner soll dem anderen davonlaufen bzw. davonfliegen. Als unterstützende Hilfsvorstellung hat sich bei unseren Fortbildungen bewährt, dass der Pilot „im“ Drachen sein will, nicht nur passiv darunter. Er soll mit „Zug“ in der Aufhängung dem Drachen leicht voraus sein wollen und mit Steuerbügel „Inputs“ seinen Drachen mit beschleunigen, „mitnehmen“. (siehe Bild rechts) Besonders bei der Übung „Beschleunigen und Abbremsen in der Ebene“ kann dies hervorragend bis zur Perfektion geübt werden. Bei der konkreten Bewegungsausführung ist das Ziel neben dem Einnehmen und Kontrollieren des optimalen Anstellwinkels, beliebig lange mit dem beschleunigenden Fluggerät nahezu positionsneutral mitzulaufen und dabei eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu erreichen. Der Pilot soll seinen Drachen während des gesamten Anlaufes spüren. Ein fühlbares Ziehen nach oben durch den Auftrieb und ein ganz leichter Widerstand nach hinten helfen deutlich, als stabile Einheit kontrolliert zu beschleunigen. Der vermeintliche Bremseffekt durch etwas Widerstand wird durch dieses „feedback“ über die optimale Anströmung und die dadurch mögliche aktive koordinierte Beschleunigung des Piloten mehr als ausgeglichen; die Startstrecke erstaunlich kurz. Der in der Grundhaltung vorgewählte Anstellwinkel bestimmt zunächst die Fahrt, bei der das Gerät sich selbst trägt und die Aufhängung deutlich spannt. Ab jetzt greift die Gewichtskraftsteuerung und die aerodynamische Stabilität des Drachens hilft, den Trimmanstellwinkel zu finden. Der Griffwechsel kann sicher ausgeführt werden. Durch Kontrolle und eine eventuell nötige leichte Kor-



↑ DHV-Testpilot Alex Ploner demonstriert das harmonische Angehen bis zum Griffwechsel.

rektur des Anstellwinkels (in der Regel leichter Zug) ergibt sich die sichere Geschwindigkeit, bei der das Fluggerät das Gesamtgewicht tragen kann und den Piloten aus der steileren Anlaufebene in die Abflugbahn heben will. Dieses Abheben soll der Pilot durch Zug am Steuerbügel verzögern, um eine gewünschte Überfahrt zu erreichen. Um diese Fahrtreserve von ca. fünf bis zehn km/h zu erlangen, muss der Pilot noch zwei bis drei große Schritte etwa eine Sekunde weiterlaufen. Die Beschleunigung beim Startlauf muss nicht sehr groß, aber konstant sein; die Endgeschwindigkeit jedoch hoch. Die Größe der Beschleunigung wird in einem homogenen Gelände von der Hangneigung/Anlaufneigung vorgegeben. Sie entspricht ziemlich genau der aus dem Gefälle resultierenden Hangabtriebskraft*. Die möglichst hohe Endgeschwindigkeit ist von der Lauftechnik des Piloten und dessen körperlicher Fitness abhängig. Besonders bei flachen Startplätzen und wenig Wind soll der Drachen möglichst früh aufschweben, sich selbst tragen und damit dem Piloten die Möglichkeit geben frei und kontrolliert beliebig lange synchron mit dem Drachen



Angehen

Mit einem normalen Gehschritt beginnt der Pilot seinen Start in der schiefen Ebene und hat so die optimale Voraussetzung, seinen Anstellwinkel zu kontrollieren.



Übergang in die Lauftechnik

Um die Beschleunigung konstant zu halten, müssen die Schritte bei konstanter Frequenz deutlich größer werden.



zu laufen, ohne nach vorne umzufallen. Der Pilot muss beim Startlauf den Anstellwinkel durch Feinkorrekturen so anpassen, dass ein homogener Beschleunigungslauf entsteht. Meist muss dazu der Steuerbügel ganz leicht gezogen werden, oder zumindest der Zug gehalten werden, um ein „Aufschnappen“ der Drachennase zu verhindern. Der Anlauf soll in aufrechtes Abheben bzw. Abfliegen mit aktiver Steuermöglichkeit an den Trapezseitenrohren übergehen. Ein Bein bleibt dabei anfangs vor dem Körperschwerpunkt weiter laufbereit, bis die Entscheidung zum kontrollierten Umgreifen und Einnehmen der Liegeposition fällt. Um im Gefälle kontrolliert und schnell zu laufen, ist die Körperhaltung elementar. Primäre Aufgabe ist, nicht stark und unkontrolliert ins Gefälle nach vorne zu kippen. Die Beschleunigung bekommt der Pilot fast ganz von der Erdanziehung/Hangabtriebskraft geliefert. Daher ist die Stützphase des vorderen Beins vor dem Körperschwerpunkt wichtiger als die explosive Abdruckphase

des hinteren Beins. In der Sportwissenschaft wird das Laufen unterteilt in zwei Hauptphasen: Eine kurze Stützphase und eine Flugphase mit ausgeprägtem Schwung der Beine nach vorne. Die Details der „Laufphasen“ bestehen aus „Abdruck der Stützphase, Anfersen, Oberschenkelhub und Unterschenkelpendel der Schwungphase, Landephase des Stützbeins“.

Der Ablauf und die Technik des Startlaufs:

Ankippen: Der Pilot steht in der Grundhaltung mit etwa hüftbreiten Beinen annähernd senkrecht mit ausgerichtetem Drachen. Der Pilot kippt ganz leicht in die Schräge, lässt dabei den Oberkörper aufrecht und hält den vorgewählten Anstellwinkel durch Blick zum Horizont und Drachennase konsequent konstant. Bei einer anderen Variante, die routinierte Piloten besonders in steilen Startgeländen anwenden, wird der deutlich zu hohe vorgewählte Anstellwinkel der Grundhal-



Laufphase mit Kniehub und Unterschenkelpendel

Der Pilot lässt mit steigender Laufgeschwindigkeit den Oberkörper relativ aufrecht, um dem Oberschenkel des Schwungbeins Platz für den Kniehub zu geben.



Laufbereit abheben ist das Ziel

Der Pilot belässt bis nach dem Abheben ein Bein vor dem Körperschwerpunkt, um bei einem eventuellen „Durchsacker“ laufbereit zu bleiben.



Abflug mit Umgreifen

Der Drachen wurde im Startlauf in das beste Gleiten hnenbeschleunigt und hebt mit einer sicheren Fahrt ab, die Flugbahn ist stabil und der Bodenabstand nimmt sofort kontinuierlich zu. Beste Voraussetzungen, um kontrolliert umzugreifen.

„**DER ABRUCK DES STÜTZBEINES IST FRÜH, KURZ UND DYNAMISCH.**“

tion mit dem Ankippen auf den richtigen Wert verkleinert. Die „Drachennase“ wird beim Ankippen „mitgenommen“. Das bedeutet, dass die Geometrie der Grundhaltung unverändert bleibt und damit der Anstellwinkel um den Wert des Ankippens in das Gefälle verkleinert wird.

Angehen: Mit einem normalen Gehschritt beginnt der Pilot seinen Start in der schiefen Ebene und hat so die optimale Voraussetzung

seinen Anstellwinkel zu kontrollieren. Mit den nächsten zwei bis drei Schritten erreicht der Pilot sein maximales Gehtempo bei großer Schrittlänge. Die Technik des Gehens beruht auf deutlichem Abdruck des hinteren mit wenig Schwung des vorderen Beins. Sie bietet durch den durchgehenden Bodenkontakt bei nur mäßiger Vertikalbewegung eine gute Grundlage, den schweren Drachen gut zu stabilisieren, auf den Oberarmen sicher zu tragen und damit einen Anfangsimpuls der Bewegung zu setzen. Im Gefälle kann so eine Geschwindigkeit von fast 15 km/h erreicht werden. Wenn der Anstellwinkel in dieser Phase ausreichend hoch ist, reicht der entstehende Auftrieb um den Drachen aufschweben zu lassen, die Aufhängung zu straffen und damit die Grundlage für den Griffwechsel zu geben. Durch die bei fast allen Drachen vorhandene statische Hecklastigkeit muss von Anfang an leichter bis mäßiger Zug an den Steuerbügelseitenrohren angebracht werden.

Durch die perfekte Lauftechnik und den richtigen Anstellwinkel beschleunigen Drachen und Pilot gleich schnell; die Aufhängung bleibt bis zum Abheben senkrecht.



Übergang in die richtige Lauftechnik: Um die Beschleunigung konstant zu halten, müssen die Schritte bei konstanter Frequenz noch deutlich größer werden. Der Pilot wechselt deshalb in die Lauftechnik, um die Geschwindigkeit kontinuierlich zu steigern. Die Technik des Laufens beruht auf nur kurzem dynamischem Bodenkontakt in

” DIE LAUFGESCHWINDIGKEIT WIRD DURCH NACH VORNE SCHWINGEN DES SCHWUNGBEINES, NICHT DURCH ÜBERTRIEBENEN ABDRUCK DES STÜTZBEINES ERZIELT.

der Stütz-/Abdruckphase, aber mit deutlicher Betonung der Schwungenergie des nach vorne schwingenden Beines. Der Bewe-

gungsumfang wird größer; deshalb muss die Beinbewegung schneller werden, um die Schrittfrequenz zu halten. Bergab zu beschleunigen ist einfach. Dabei das Gleichgewicht zu halten und nicht nach vorne zu kippen dagegen ungewohnt schwierig. Bergab muss mehr die Hüfte als der Oberkörper nach vorne geschoben werden, um die Balance zu halten. Der Abdruck des hinteren Beins ist kurz und dynamisch, das Anfersen früh und aktiv, damit dieses Bein schnell und auf kürzestem Weg nach vorne in die Schwungphase gebracht werden kann. Um genügend Bewegungsfreiheit für das Schwungbein zu haben, muss der Oberkörper ziemlich aufrecht sein. Der Pilot darf bei steigender Laufgeschwindigkeit den Oberkörper nicht unnötig weit nach vorne beugen, bzw. in der Hüfte abknicken. Er würde dem Oberschenkel des Schwungbeins den Platz für das notwendige deutliche Heben bis fast in die Waagerechte nehmen. Im

Gefälle bringt diese Lauftechnik ausreichend Beschleunigung mit großer Schrittlänge bei hoher Stabilität und erlaubt eine Stützphase des vorderen Beins deutlich vor dem Körperschwerpunkt.

Erreichen der erforderlichen Abhebegeschwindigkeit: Es ist anspruchsvoll, bergab mit dem beschleunigenden Drachen tempomäßig mitzuhalten. Oft fliegt das Fluggerät dem Piloten beim Startlauf davon. Dies ist an der häufig schräg nach hinten zeigenden Pilotenaufhängung zu erkennen. Daher ist es wichtig, dass der Anstellwinkel des Drachens nicht zu flach und die Schrittlänge des Piloten groß genug ist. Der Pilot darf nicht hinter den Drachen kommen; er darf dem Gerät nicht hinterherlaufen. Dazu gibt es je nach benutztem Gurtzeug-Typus unterschiedliche Optimierungstechniken. Bei Gurtzeugen mit hoher Aufhängung wie z.B. einem Hängegurt und Cocoon-Gurtzeugen bzw. Liegematten, kann die Hüfte nach vorne geschoben werden, damit der Schwerpunkt unter dem Druckpunkt bleibt und die Aufhängung senkrecht. Bei den oft verwendeten Slider Gurtzeugen mit tiefer und langer Aufhängung ist es meist notwendig, den Oberkörper beim Laufen durch die Trapezebene zu bringen, um die Aufhängung senkrecht zu halten und damit unter bzw. leicht vor dem Drachendruckpunkt zu bleiben (siehe jeweils Bild). Eine sichere Überfahrt für das Abheben liegt über 35 km/h (etwa 10 m/s). Um diese Geschwindigkeit bei Windstille zu erlaufen, muss der Pilot bei einer Schrittfrequenz von ca. drei Schritten pro Sekunde, eine Schrittlänge von über drei Metern erreichen. Was auf den ersten Blick utopisch erscheint, kann im Gefälle deutlich leichter erreicht werden als in der Ebene. Dort liegt die größte gemessene Laufsrittlänge bei über 2,70 m. Bei unseren Versuchen konnten wir im ca. 20° steilen Starthang eine Abhebe-Schrittlänge von deutlich über 3,50 m erzielen. Eine gute Lauftechnik und ein fühlbar unterstützender Auftrieb durch den Drachen bei optimalem Anstellwinkel bieten dabei die Voraussetzung für diese anspruchsvolle Vorgabe. Dazu ist gezieltes Lauftraining erforderlich.

Abheben: Wird die Abhebegeschwindigkeit erreicht, die durch den Anstellwinkel vorgegeben ist, kann der Drachen das Gesamtgewicht tragen und will den Piloten aus der schrägen Anlaufebene von ca. 20° in die flachere Abflugbahn von ca. 7° heben. Die Trimmgeschwindigkeit ist für das Abheben eher zu gering. Daher soll der Pilot das Abheben durch leichten Zug am Steuerbügel verzögern und mit einem oder zwei weiteren großen Schritten eine Sicherheits-Fahrtreserve aufbauen. Dabei muss die Lauftechnik des Piloten so gefestigt sein, dass er bis nach dem Abheben stets ein Bein vor dem Körperschwerpunkt hat, um bei einem eventuellen „Durchsacker“ sein Restgewicht stützen zu können. Laufbereit abheben ist das Ziel. Beim Abheben schon liegend die Aerodynamik verbessern zu wollen wäre deutlich verfrüht und bietet wenig Sicherheitsreserve.

Abflug als Kontrolle, ob die Anlaufgeschwindigkeit ausreichend war: Wurde der Drachen am Boden in „das beste Gleiten hinein beschleunigt“, hebt der Drachen mit einer sicheren Fahrt ab, die Flugbahn ist stabil und der Bodenabstand nimmt sofort kontinuierlich zu. Der Steuerbügel muss beim Übergang in den Gleitwinkel nicht aktiv



SHUTTERSTOCK | ERY PRHANTO

gedrückt, sondern nur dosiert nachgelassen werden. Die Anlauffläche ist meist etwa dreimal so steil als die Abflugbahn bei bestem Gleiten (Neigung z.B. 22° zu 7°). Der Drachen hat also einen „relativen Steigwinkel“ von 15° aus der Anlaufebene heraus. Dies entspricht einem „Steigverhältnis“ von ca. eins zu vier. Alle vier Meter Flugstrecke gewinnt der Drachen einen Meter Bodenabstand. Der Drachen erhöht dann jede Sekunde seinen Bodenabstand um fast drei Meter bei konstanter Geschwindigkeit und kann eventuelle Hindernisse sicher überfliegen. Ein Pilot der nach dem Abheben noch Fahrt aufbauen muss, nicht sofort deutlich aus dem Gefälle wegsteigt, oder den Steuerbügel aktiv drücken muss, um eine Bodenannäherung zu vermeiden, erhält so die Rückmeldung, dass seine Abhebegeschwindigkeit zu gering war und er unbedingt an seiner Lauftechnik arbeiten muss.

*Bei 22° Gefälle ergibt sich als Hangabtriebskraft 40% der Erdbeschleunigung von ca. 10 m/sec². Diese natürliche Beschleunigung von etwa 4 m/sec² wird durch den Widerstand des Fluggerätes je nach Anstellwinkel (mit resultierender Gleitzahl) um den Wert von 1 bis 1,5 m/sec² reduziert. Es ergibt sich somit ein Wert von knapp 3 m/sec². Damit würde der Drachen selbstständig um ca. 11 km/h pro Sekunde schneller und erreicht damit nach ca. 3 Sekunden und ca. 13 Metern seine minimale Abhebegeschwindigkeit. Beschleunigt der Pilot besonders anfangs aktiv mit, wird laut unseren Versuchsergebnissen der Widerstand des Drachen ziemlich genau kompensiert und das Fluggerät beschleunigt entsprechend der resultierenden Hangabtriebskraft.

Eine durchwegs senkrechte Aufhängung während des Startlaufs ist das Indiz, dass der Pilot und das Fluggerät gleich schnell beschleunigen, die Flächenbelastung homogen größer wird und der Start kontrolliert und sicher ist. ▢



DER AUTOR

Peter Cröniger, DHV-Ausbildungsleiter Lehrteam Gleitschirm und Drachen, Sportpädagoge, ehem. Lufthansa Linienspilot.



Chrigel Maurer über den Pyrenäen

Persönliche Grenzen überschreiten

Inspiziert vom Schweizer Verband (SHV), der sich mit dem Thema „Human Factors“ beim Fliegen beschäftigt, stellen wir Fragen an Top-Piloten, Fluglehrer, Experten und Fluganfänger. Sportpsychologin Yvonne Dathe wird dann auf die psychologischen Mechanismen hinter den Entscheidungen hinweisen. Beginnen werden wir mit einem Bericht von Chrigel Maurer, dem 7-maligen Red Bull X-Alps Gewinner.

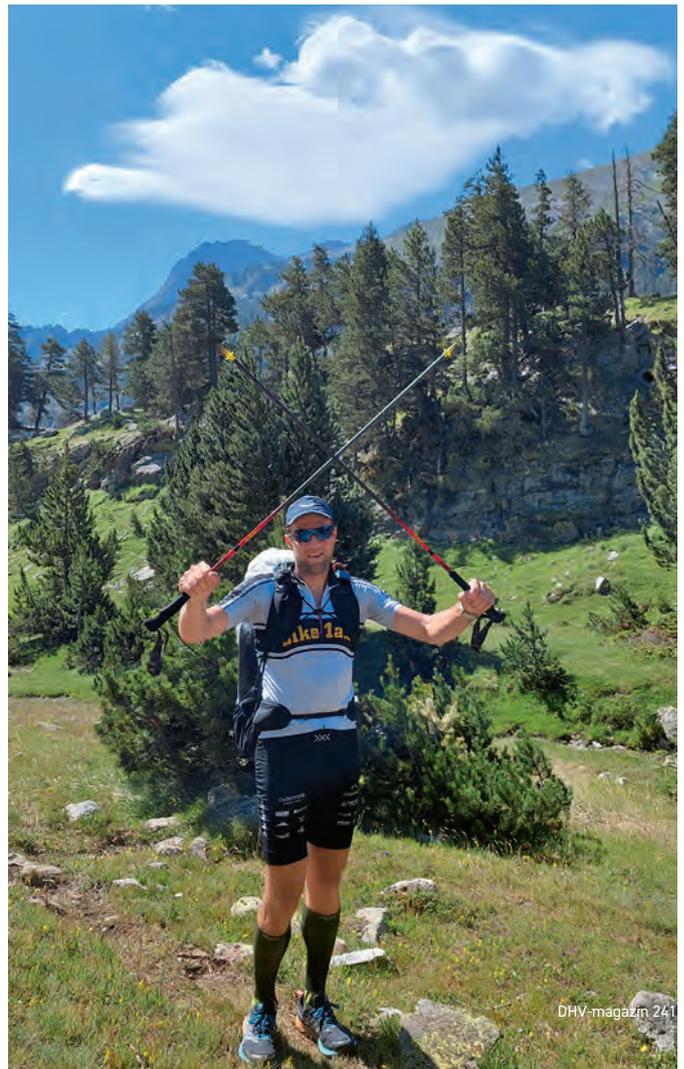
TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: CHRIGEL MAURER

■ Gibt es auch für einen erfahrenen Piloten wie dich noch Situationen in der Luft, die für Respekt oder gar Angst sorgen und wenn ja, wie gehst du damit um?

Ja, ein gutes Beispiel sind die X-Pyr, da war viel Wind im Spiel. Ich marschierte den ganzen Tag, bin keine Minute geflogen, weil es für mich grenzwertig war. Der große Rest ist auch marschiert, aber trotzdem haben einige auch Flüge machen können. Maxime konnte aufholen, weil er auch geflogen ist. Da dachte ich: „Oh shit, wärs du doch lieber auch geflogen!“. Das ist halt die Reaktion, aber im Moment war es für mich einfach nicht passend. Der Wind war zu stark und zu böig. Das darf ich dann auch akzeptieren und das hält mich auch „aktuell“. Das heißt, ich kann mich jederzeit an jede Situation anpassen.

Ein anderes Beispiel war beim Dolomiti Superfly, als wir im Pustertal bei Sterzing bei Nordföhn geflogen sind. Aaron Durogati ging landen, weil er dachte, es hat zu viel Wind. Mit Simon Oberrauer, Sepp Inniger und Thomas Friedrich bin ich dann weitergeflogen. Wir hatten mehr Höhe machen können, sodass wir über dem Wind waren. Doch die Bedingungen waren grenzwertig. Ich kann mich erinnern, dass ich im Vollgas kaum noch vorwärts kam. Simon hat es ins Lee geblasen. In solchen Momenten habe ich großen Respekt, denn ich weiß, dass ich mich auf ganz, ganz dünnem Eis bewege, ich muss mich ganz, ganz vorsichtig bewegen, denn ansonsten wird es fatal. Allerdings nützt es dann nichts mehr sich darüber zu ärgern, dort hineingeraten zu sein, du musst dir dann überlegen, wie kommst du da wieder raus. Du weißt auch „einfach Landen gehen“ ist keine Lösung. Wenn du mitten auf dem Eis bist und das Eis bricht um dich herum, kannst du auch nicht einfach ans Ufer. Du musst den Flug dann fertig schaukeln. Die Lösung an diesem Tag war, einfach ruhig zu bleiben, hoch aufdrehen und weiterfliegen. Doch wir waren uns im Ziel einig, dass die Situation am Limit war, sie war noch ok, aber am Limit und wir wissen nicht genau, wie es gewesen wäre, wenn wir über dem Limit gewesen wären. Durch das Schritt für Schritt

vorangehen und sehen „ah, der andere fliegt noch, also fliege ich auch“, wird es plötzlich zu extrem und man ist über dem Limit. Das frühe Erkennen und Handeln, um safe am Boden zu stehen, ist ein Schritt und zugleich eine zusätzliche Hürde. Die größte Herausforderung ist, auch mal Nein sagen zu können.



→ Hike statt Fly. Zuviel Wind in den Pyrenäen



↑ Chrigel Maurer entspannt in der Luft (Dolomiten).

■ **Bei den X-Pyr bliebst du am Boden, während Maxime Pinot noch flog. Hast du für dich Kriterien festgelegt, die dir helfen, hier eine gute Entscheidung zu treffen?**

Das ist superschwierig. Ich habe für mich einen Chrigel-Maurer-Reminder gemacht. Die Idee ist, dass ich für mich Themen notiere und die wesentlichen Punkte schreibe ich mir auf die Handschuhe. Ein wesentlicher Punkt ist dabei mein Gefühl und was empfinde ich JETZT. - Habe ich Lust oder nicht? Im Stress, mit Ablenkung funktioniert das Denken als letztes. Man kann nicht mehr gut denken, bekommt keine guten Infos, alles muss sehr schnell gehen. Wenn ich das auf meinem Handschuh lese, dann spüre ich in mich hinein und achte auf mein Gefühl. Wenn ich dann merke, dass ich noch Lust habe, mache ich weiter. Aber wenn ich Bedenken habe, dann muss ich es einfach sein lassen und es akzeptieren.

■ **Akzeptieren „das war gut, dass ich am Boden stehe“, fällt vielen Piloten schwer. Wie gelingt dir das?**

Das ist dann der nächste Schritt, dass ich mich nicht ärgere, sondern das war mein Gefühl und ich habe die Entscheidung getroffen, das muss ich akzeptieren und kann es nicht ändern. Ich denke, dann zu sagen, das war ein Fehler, ist einfach. Beim nächsten Mal mache ich den Fehler nicht noch mal. Wenn ich aber spüre, dass es nicht gut ist und dann weiter mache, dann ist es ein verhängnisvoller Fehler. Lieber mache ich einen Fehler, bei dem nichts passiert, als einen Fehler, bei dem was passiert ist.

■ **Welche Rolle spielt für dich die Ausrüstung, um gut und gelassen fliegen zu können?**

Die Flugausrüstung ist entscheidend und sollte eine ausreichende Sicherheitsreserve bieten. Für mich gilt die Faustregel, dass ich mich an einem Thermiktag mit starken Bedingungen zu 90 % der Flugzeit unterfordert fühlen sollte. 9 % dürfen mich fordern, aber so, dass ich die volle Kontrolle habe, falls eine größere Störung am Schirm erfolgt. Überfordert sollte ich mich während des Fluges weniger als 1 % der Flugzeit fühlen. Daher fliege ich bei Hike+Fly Bewerben keine Hochleister, obwohl sie im beschleunigten Flug Vorteile im Gleiten hätten. Mein Hike+Fly Schirm ist gutmütiger und ich bin trotz geringerer Leistung besser unterwegs. Insbesondere dann, wenn ich nach einem langen Tag müde bin.

Psychologische Mechanismen beim Fliegen

Chrigel Maurer hat beschrieben, dass im Wettbewerb gerne Schritt für Schritt die Grenzen verschoben werden: „ah, der andere fliegt noch, also fliege ich auch“. Dies ist ein klassisches Beispiel von Konformität in Gruppen. Konformität ist die Tendenz, das eigene Verhalten an das Verhalten der Gruppe anzupassen. Grundlage für Gruppenkonformität sind die Bedürfnisse nach guten und richtigen Entscheidungen und das Bedürfnis von anderen gemocht, akzeptiert und geschätzt zu werden. Im Zusammenhang mit Fliegen und Wettbewerb klingt das vielleicht etwas komisch, doch auch hier gibt es be-



Thermik- und Technik-Training

Deutschlands beliebteste* Flugschule:

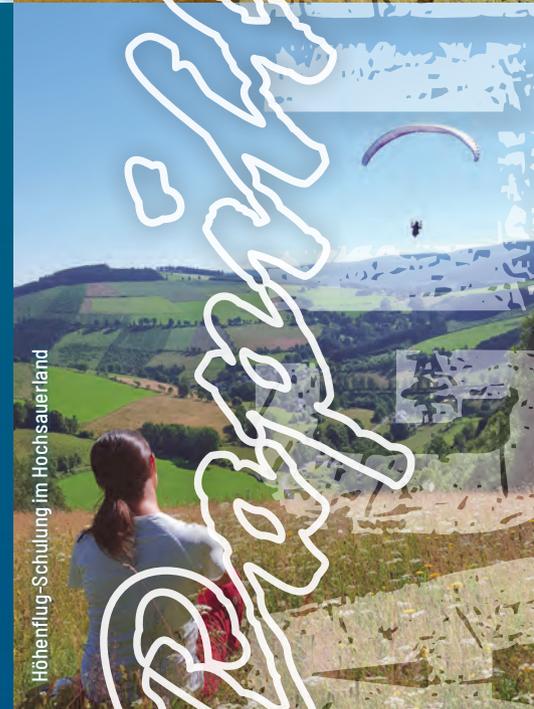


STR an der Wasserkuppe



Startfrei in Lüsen (Südtirol)

- ▼ hauptberufliche Fluglehrer^{innen}
- ▼ riesige Übungshänge für alle Windrichtungen in der Rhön und im Sauerland
- ▼ perfekte Höhenfluggebiete für die Alpin-Ausbildung in Lüsen (Südtirol) und im Stubai (Tirol)
- ▼ Übernachten direkt auf dem Berg (Wasserkuppe und Lüsen) oder an den Landeplätzen (Stubai und Sauerland)
- ▼ persönliche Ausbildungsberatung
- ▼ wöchentliche Papillon Fliegermail mit kostenloser Flugwetterprognose
- ▼ Fliegershop mit riesiger Auswahl, Fachberatung und top bewertetem Service, auch am Wochenende geöffnet
- ▼ Luftfahrttechnischer Betrieb für Gleitschirmchecks und Werkstattservice



Höhenflug-Schulung im Hochsauerland



Groundhandling in Lüsen (Südtirol)

WÖCHENTLICHE ANGEBOTE:

- ▼ Gleitschirmkurse nach dem tausendfach bewährten Papillon Schulungsstandard für Anfänger und Fortgeschrittene
- ▼ Groundhandlingtrainings
- ▼ Thermik- und Technik-Trainings und weitere Fortbildungen nach dem Skyperformance-Standard
- ▼ Ganzjährig fluglehrerbegleitete Gleitschirmreisen in rund 50 ausgewählte Fluggebiete

Alle Infos, Termine & Buchung:
PAPILLON.DE

SEE YOU UP
IN THE SKY!

* (gem. Scheinerteilungsstatistik des DHV jährlich seit 2000)





↑ Flugentscheidungen unabhängig von anderen treffen

stimmte Normen/Regeln, die gelebt werden und wenn sich Piloten an diese Normen halten, gehören sie zur Gruppe der „Piloten“.

Es gibt in der Psychologie eine Vielzahl von Experimenten, die zeigen, dass wir uns am Verhalten anderer orientieren und konform mit der Gruppe handeln, selbst wenn das gezeigte Verhalten offensichtlich riskant bzw. falsch ist. Ein berühmtes Experiment aus der Psychologie zum Einfluss von Normen ist das Asch-Experiment. Solomon Asch schuf eine Situation, in der die Teilnehmenden Urteile unter Bedingungen abgaben, in denen die objektive Realität absolut klar war - der Rest der Gruppe allerdings so tat, als sei die Realität anders. So wurde den Teilnehmenden Karten gezeigt, auf denen drei unterschiedlich lange Linien zu sehen waren und sie sollten angeben, welche der drei Linien genauso lang war wie eine Standardlinie. Die Linien waren so unterschiedlich lang, dass eindeutig ersichtlich war, welches die korrekte Linie ist. Dennoch entschieden sich die meisten Teilnehmenden für eine offensichtlich falsche Aussage, die durch die Gruppe vorgegeben wurde. Besonders stark war dieser Konformitätseffekt, wenn die Gruppe ihr Urteil einstimmig abgab. Obwohl die Teilnehmenden von Zweifeln geplagt waren, schlossen sie sich der Mehrheit an. Hatten die Teilnehmenden allerdings mindestens einen Verbündeten zur Seite, reduzierte sich die Konformität merklich. Mit einem Verbündeten waren die Teilnehmenden in der Lage, dem Druck der Übereinstimmung mit der Mehrheit zu widerstehen.

Was bedeutet das für das Fliegen?

Beim Fliegen unterliegen wir sowohl im Wettbewerb als auch im alltäglichen Fliegen im Heimatfluggebiet solch einem Konformitätsdruck. Wenn wir beispielsweise bei schwierigen Wetterbedingungen entscheiden müssen, ob wir starten oder doch lieber am Boden bleiben. Sobald sich einer konsequent für oder dagegen entschieden hat, folgen andere Piloten. Das gleiche gilt beim Fliegen im Pulk, einer trifft konsequent eine Entscheidung, die anderen folgen. Wenn sich das Wetter während des Fluges ändert, dann achten wir auch auf andere Piloten und wenn diese weiterfliegen, haben wir den Eindruck,

alles sei in Ordnung und es ist noch sicher, also wird weitergeflogen, so wie im Beispiel von Chrigel Maurer. Schneller als uns lieb ist, können wir uns dann allerdings in schwierigen bis gefährlichen Flugbedingungen wiederfinden.

Was hilft gegen Gruppenkonformität?

1. Mach dir bewusst, dass Gruppenkonformität gefährlich sein kann.
2. Steh zu deiner Entscheidung. Wenn dir dein Bauchgefühl sagt, die Bedingungen sind nicht mehr sicher, dann überprüfe kritisch, ob das stimmt, unabhängig davon, wie sich die Mehrheit verhält. Falls sich die Flugbedingungen tatsächlich verschlechtert haben, triff deine Entscheidung und stehe dazu. Damit erleichterst du es anderen Piloten, sich ebenfalls für die sichere Variante zu entscheiden.
3. Im Wettbewerb sei selbstbewusst und melde dem Wettbewerbsleiter, wenn die Flugbedingungen sich ändern. Der Wettbewerbsleiter steht am Boden und ist froh, wenn er aktuelle Situationsberichte aus der Luft bekommt. Nur dann kann auch er eine gute Entscheidung im Sinne der Piloten treffen.
4. Kritische Überprüfung der eigenen Entscheidungen. Reflektiere nach dem Flug, ob du deine Flugentscheidungen selbst getroffen hast oder ob du vielleicht der Gruppendynamik unterlegen bist. Falls ja, was kann dazu beitragen, dass du unabhängiger deine Entscheidungen triffst? ▽



DIE AUTORIN

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



the game
- changer
LIBRA^{RS}

EINSTUFUNG:
EN-C

Mit den Genen unseres erfolgreichen und in der Praxis bewährten SPHERA RS, ist der LIBRA RS die semi-leichte und einfacher zu pilotierende Version unseres aktuellen Hochleisters.

Den LIBRA RS haben wir für erfahrene Abenteuer- und XC-Piloten entwickelt, die auf der Suche nach der Leistung eines 2-Leiners sind, ohne dabei auf die Sicherheit der Sportklasse verzichten zu müssen.

Durch die intelligente, semi-leichte und kompakte Bauweise, ist der LIBRA RS dennoch robust genug für ausgedehnte Hike- & XC-Fly-Touren und den täglichen Einsatz. Mit RAST hast du maximale Kontrolle in jeder Situation, um das Beste aus deinem Flugtag herauszuholen.

Erfahre mehr: www.swing.de

RAST
Rock solid flight
by SWING

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



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



↑ Fliegen am Merkur, Baden-Baden



Erste Hilfe Training

Helmabnahme

In dieser Serie 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

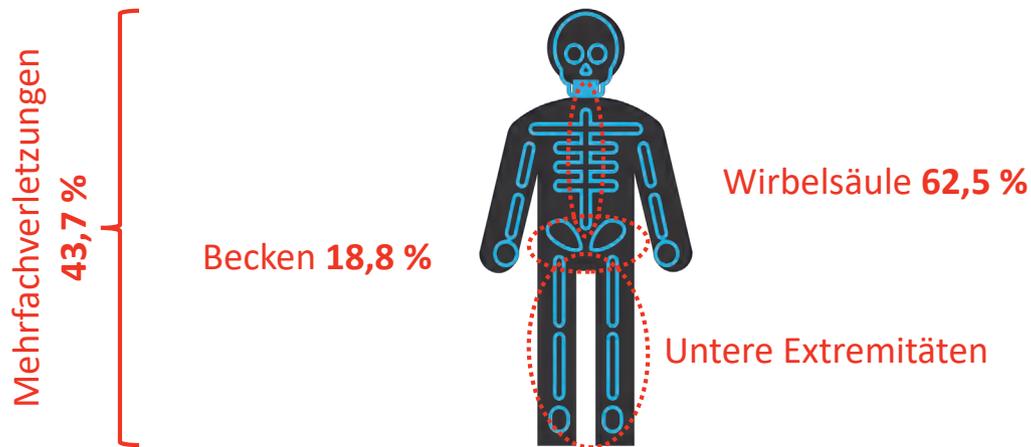


Abb. 1: Unfallstatistik bei schwersten Verletzungen bei Gleitschirmunfällen

Es ist Juli und eine Gruppe von befreundeten Gleitschirmpilotinnen und -piloten hat sich zum Thermikfliegen am Merkur verabredet. Der Merkur liegt im nördlichen Schwarzwald und ist der Hausberg der Schwarzwaldgeier in Baden-Baden. An schönen Tagen bietet der kegelförmige Berg die Chance auf hangnahes Soaring und ausgiebiges Thermikfliegen mit Blick auf die Oberrheinebene, die Vogesen und den nördlichen Schwarzwald. Mit einer Standseilbahn gelangt man bequem von der Talstation auf den 669 Meter hohen Gipfel. Direkt neben der Bergstation der Merkurbergbahn befindet sich der nach Westen ausgerichtete Startplatz. Ein weiterer, nach Nord-Ost ausgerichteter Startplatz ist nur wenige Gehminuten entfernt. Die Freunde hatten bereits zwei kürzere Flüge und machen am Landeplatz unterhalb der Talstation eine Mittagspause. Sie beobachten einen Piloten im Landeanflug, die Bedingungen sind schon leicht thermisch und der Gleitschirm des Piloten trägt gut. Direkt über dem Landefeld löst sich eine Thermik und der Gleitschirm gewinnt deutlich an Höhe. Da das Gelände nach Westen leicht abschüssig ist, baut der Gleitschirm über Grund kaum Höhe ab. Die untere Baumreihe kommt zusehends näher und der Pilot wird hektisch. Die Freunde bemerken, dass der Pilot den Gleitwinkel weiter verschlechtern möchte und den Schirm maximal anbremst. Plötzlich gerät der Schirm in einen Sackflug und es kommt zum Strömungsabriss. Der Pilot stürzt aus ca. 5 Metern zu Boden, kommt mit gestreckten Beinen auf und bleibt regungslos am Boden liegen. Sofort machen sich mehrere der Fliegerkolleginnen und -kollegen auf den Weg zum verunfallten Piloten.

Typische Verletzungsmuster

Verunfallen Gleitschirmpilotinnen und -piloten schwer, kommt es bei über 50 % zu Verletzungen der Wirbelsäule. Die Schutzwirkung der Gurtzeugprotektoren ist zwar gut, doch bei einem Sturz aus großer Höhe (im Rettungsdienst sind dies Stürze aus einer Höhe über 3 Metern) kann die Aufprallenergie durch die Protektoren nur teilweise abgebaut werden. Den besten Schutz bieten Gurtzeugprotektoren beim senkrechten Aufprall auf das Gesäß bzw. in Rückenlage. Abhängig vom Aufprallwinkel bieten die Rückenprotektoren beim seitlichen Aufprall nur noch einen partiellen Schutz. Betrachtet man sich den Unfallmechanismus im oben beschriebenen Fall, kommt der Pilot mit gestreckten Beinen auf. Die gesamte Energie des Aufpralls muss nun über die Beine, das Becken und die Wirbelsäule abgebaut werden. Typische Verletzungen wären Frakturen (Knochenbrüche) der Unter- und Oberschenkel und des Beckens. Knochen sind gut durchblutet und es besteht gerade bei Frakturen des Oberschenkels und des Beckens die Gefahr eines größeren Blutverlustes. Unbehandelt führt dies zum lebensbedrohlichen Schock. Die Möglichkeiten für Ersthelfer sind hier nur sehr begrenzt. Ziel muss es sein, möglichst schnell den Rettungsdienst zu verständigen und somit die Eintreffzeit bis zur Versorgung in der Klinik kurz zu halten.

MERKE: Bei Verletzungen der Wirbelsäule können einzelne Wirbelkörper zertrümmert werden und es besteht die Gefahr einer Schädigung des Rückenmarks, was eine Querschnittslähmung zur Folge haben kann. Äußern Verunfallte nach einem schweren Sturz Schmerzen im Rückenbereich, sollten sie sich möglichst nicht bewegen und ruhig das Eintreffen des Rettungsdienstes abwarten. Bei Gleitschirm-

Helmabnahme Schritt für Schritt



Ein Helfer am Kopfende des Patienten fixiert den Kopf vorsichtig mit beiden Händen in einer neutralen Position. Der andere Ersthelfer öffnet das Visier und spricht den Patienten an. Vor der Helmabnahme sind in jedem Fall Brillen entfernen und an einen sicheren Ort legen.

Kinnriemen öffnen (siehe Abb. 2 a). Nun übernimmt der seitliche Ersthelfer die Stabilisierung des Kopfes. Hierzu entweder mit der einen Hand den Nacken des Patienten stützen und mit der anderen Hand den Unterkiefer umfassen oder alternativ mit beiden

pilotinnen und -piloten kann das Gurtzeug am Patienten verbleiben. Äußern die Verunfallten zudem Sensibilitätsstörungen („kribbeln“, „Taubheitsgefühl“, „Empfindungsstörungen“...) in den Beinen und können diese auch nicht mehr bewegen, ist dies ein Indiz für eine Schädigung des Rückenmarks.

Orientierende Untersuchung

Um sich ein Bild über mögliche Verletzungen zu verschaffen, könnt ihr den Verunfallten einfach befragen. „Hallo kannst Du mich hören?“, „Wie geht es Dir, hast Du Schmerzen?“, „Kannst Du Arme und Beine vorsichtig bewegen?“ – sind geeignete Fragen, um sich einen ersten Eindruck zu verschaffen. Danach solltet ihr die betroffenen Körperregionen inspizieren. Hierzu muss der Verunfallte von Euch nicht entkleidet werden. Es genügt, sich einen kurzen visuellen Eindruck zu machen. Schaut, ob ihr äußere Verletzungen erkennen könnt, sucht nach Spuren von Blut und prüft, ob die Arme und Beine sich in einer unnatürlichen Lage befinden. Eine Wundversorgung ist nur notwendig, wenn die Wunden stark bluten.

Betreuung

Kommt es zu einem Unfall, befinden sich die Betroffenen von einer zur anderen Minute in einer Ausnahmesituation. Besonders dann, wenn sie sich selbst nicht mehr helfen können und auf fremde Hilfe angewiesen sind. Dem Ersthelfer kommt hier eine besondere Bedeu-

tung zu. Er kümmert sich um den Notruf und betreut den Menschen bis zur Übernahme durch den Rettungsdienst. Ersthelfer beschreiben oft, dass sie sich hilflos fühlen und sich die Zeit bis zum Eintreffen der Rettungsmittel sehr lang anfühlt. Für den hilflosen Patienten ist es beruhigend, dass sich jemand um die Organisation der notwendigen Maßnahmen kümmert und ihm Sicherheit vermittelt.

Bei der Betreuung der Patienten ist es wichtig, dass sich die Helfer möglichst auf einen Gesprächspartner einigen und dieser für die ganze Zeit als Ansprechpartner beim Patienten verbleibt. Idealerweise begibt man sich für das Gespräch auf Augenhöhe des Patienten. Bei liegenden Patienten solltet ihr euch so knien oder setzen, dass dieser ohne den Kopf zu heben mit euch Blickkontakt aufnehmen kann. Wenn möglich sollten nicht zu viele Helfer um den Patienten herumstehen. Am besten ist es, die Helfer mit Aufgaben zu betrauen.

Mögliche Aufgaben: Notruf absetzen, Einweisung der angeforderten Rettungsmittel organisieren, Erste-Hilfe-Material zum Patienten bringen, Decke für den Wärmeerhalt besorgen, Gleitschirm des Patienten zusammenpacken oder, wenn vom Patienten gewünscht, Angehörige verständigen.

Manchmal kann es hilfreich sein, dem Patienten durch vorsichtigen Körperkontakt Sicherheit zu vermitteln. In jedem Fall solltet ihr hierzu im Vorfeld das Einverständnis des Patienten einholen. Für den vorsichtigen Körperkontakt eignet sich besonders, die Hand des Patienten zu nehmen oder ihn vorsichtig am Unterarm zu berühren,



2c



2d

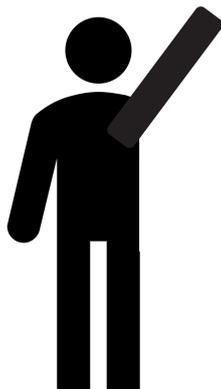


2e

Händen seitlich den Nacken stabilisieren. Nun zieht der Kopfhelfer den Helm vorsichtig in seine Richtung ab (siehe Abb. 2 b). Dabei kann der Helm seitlich etwas geweitet werden. Der Helm darf dabei nicht verkantet werden und der Kopf sollte sich möglichst nicht bewegen. Kurz bevor der Helm abgenommen werden kann, müssen sich beide Helfer noch einmal abstimmen (siehe Abb. 2 c). Der seitliche muss nun das gesamte Gewicht des Kopfes tragen. Ist der Helm entfernt, übernimmt der Kopfhelfer wieder die Stabilisierung (siehe Abb. 2 d - e).

auch der Schulterbereich wird von den Patienten gut angenommen. Achtet dabei in jedem Fall auf die Mimik des Patienten. Hier könnt ihr sehr schnell erkennen, wenn die Berührung als unangenehm empfunden wird.

Ja (Hilfe wird benötigt)

Nein (keine Hilfe erforderlich)

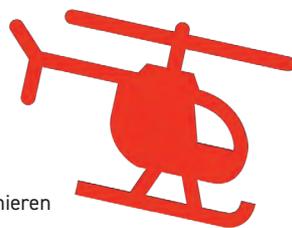
Helmabnahme

Beim Gleitschirmfliegen wird zwischen Flugsporthelmen (EN-966) in der Halb- (Jethelm) oder Integralschalenform unterschieden. Viele Pilotinnen und Piloten bevorzugen wegen des Tragekomforts die Varianten ohne integrierten Kinnschutz. Bei einem Sturz bleibt der Gesichtsschädelbereich, im Gegensatz zum Integralhelm, weitestgehend ungeschützt.

MERKE: Immer wieder gibt es Diskussion, ob Ersthelfer den Schutzhelm abnehmen sollen. Bei bewusstlosen Patienten ist der Helm in jedem Fall abzunehmen. Grund hierfür ist die notwendige Atemwegssicherung. Sind die Patienten ansprechbar, sollte der Patient selbst entscheiden. Dabei macht es Sinn, den Verunfallten darauf hinzuweisen, dass er beim Verbleiben des Helms gegebenenfalls schlechter Luft bekommt oder bei plötzlicher Verschlechterung schwieriger versorgt werden kann.

Die Helmabnahme geschieht im besten Fall zu zweit. Ist nur ein Ersthelfer vor Ort, solltet ihr beim bewusstlosen Patienten den Schutzhelm trotzdem vorsichtig entfernen. Bei bewussteinseklaren Patienten solltet ihr das Eintreffen eines weiteren Ersthelfers oder des Rettungsdienstes abwarten. Für die Helmabnahme kniet sich ein Helfer an das Kopfende des Patienten und fixiert den Kopf vorsichtig mit beiden Händen in einer neutralen Position. Der andere Ersthelfer öffnet das Visier und spricht den Patienten an. Vor der Helmabnahme sind in jedem Fall Brillen zu entfernen. Achtet dabei darauf, die Brillen-

Verhaltensregeln bei Einsätzen mit Hubschraubern



Am Landeplatz

- Pilotinnen und Piloten über Funk oder Zeichen informieren
- Sicherung loser Gegenstände
- Einweisung gegen den Wind
- Sichtkontakt zum Piloten halten
- Keine Annäherung an den Rettungshubschrauber

In der Luft und am Startplatz

- Startbetrieb umgehend einstellen
- Nach alternativem Landeplatz schauen
- An toten Winkel des Hubschrauberpiloten denken
- Flugbahn für längere Zeit meiden, Gefahr von Turbulenzen

len an einem sicheren Ort abzulegen. Danach kann der Kinnriemen geöffnet werden (siehe Abb. 2a). Nun übernimmt der seitliche Ersthelfer die Stabilisierung des Kopfes. Hierzu kann er entweder mit der einen Hand den Nacken des Patienten stützen und mit der anderen Hand den Unterkiefer umfassen oder alternativ mit beiden Händen seitlich den Nacken stabilisieren. Nun zieht der Kopfhelfer den Helm vorsichtig in seine Richtung ab (siehe Abb. 2b). Dabei kann der Helm seitlich etwas geweitet werden. Der Helm darf dabei nicht verkantet werden und der Kopf sollte sich möglichst nicht bewegen. Kurz bevor der Helm abgenommen werden kann, müssen sich beide Helfer noch einmal abstimmen (siehe Abb. 2c). Der seitliche muss nun das gesamte Gewicht des Kopfes tragen. Hilfreich ist dabei, sich mit den Unterarmen auf dem Brustkorb des Patienten abzustützen. Ist der Helm entfernt, übernimmt der Kopfhelfer wieder die Stabilisierung (siehe Abb. 2d-e).

Einsätze mit Rettungshubschrauber

Kommt es zu Gleitschirmunfällen, wird in den allermeisten Fällen ein Rettungshubschrauber als Einsatzmittel verständigt. Während in den Ländern der Alpen hauptsächlich Hubschrauber mit Seilwinden zum Einsatz kommen, ist dies in Deutschland eher selten und die Rettungshubschrauber müssen sich einen geeigneten Landeplatz suchen. Für die Landung bieten sich die Landeplätze, aber auch Fußball- oder Parkplätze an. Für die Landung benötigt ein Hubschrauber mindestens 50 x 50 Meter. Verfügt das eingesetzte Rettungsmittel über eine Seilwinde, kann das Personal direkt am Unfallort abgesetzt werden. Auch der Patient kann mit Hilfe einer Winde aus unwegsamem Gelände gerettet werden. Ist der Einsatzort unklar und ein Rettungshubschrauber nähert sich, kann man durch die Zeichen Ja oder Nein signalisieren, ob man Hilfe benötigt oder nicht.

Besonders in der Lande- und Startphase kommt es zu heftigen Abwinden, umherliegende Gleitschirme und lose Gegenstände müssen unbedingt gesichert werden. Nach der Landung laufen die Rotoren des Hubschraubers für einige Zeit nach und ihr solltet euch dem Rettungshubschrauber nicht nähern. Muss der Verunfallte über größere Strecken transportiert werden, freut sich das Rettungsdienstpersonal über eure Unterstützung. Ist ein Rettungshubschrauber im Anflug, müssen die Pilotinnen und Piloten in der Luft unbedingt benachrichtigt werden. Dies geschieht entweder über Funk oder ein zuvor ver-

einbartes Zeichen wie zum Beispiel ein am Landeplatz ausgelegtes weißes Kreuz. Der Startbetrieb ist umgehend einzustellen und Pilotinnen und Piloten in der Luft sollten sich nach alternativen Landeplätzen umschaun. In der Flugbahn von Hubschraubern kommt es auch Minuten danach zu heftigen Turbulenzen und Gleitschirme sollten diese Bereiche meiden.

Thermikfliegen am Merkur (Fortsetzung)

Beim verunfallten Piloten angekommen ist dieser ansprechbar und klagt über stärkste Schmerzen im Becken und unteren Rücken. Ansonsten gibt er keine weiteren Beschwerden an. Sofort nimmt eine Fliegerkollegin das Smartphone zur Hand und setzt einen Notruf ab. Nach dem kurzen Telefonat berichtet sie den Umstehenden, dass die Rettungsleitstelle einen Rettungswagen und einen Rettungshubschrauber alarmiert habe. Zwei Mitglieder des Gleitschirmvereins legen am Landeplatz ein großes weißes Kreuz aus und signalisieren somit den Piloten in der Luft, dass ein Rettungshubschrauber verständigt wurde und im Anflug ist. Sofort begeben sich zwei Piloten in den Landeanflug. Zusätzlich werden die Kolleginnen über den LPD Kanal 8 über die Situation verständigt. Am Startplatz wird der Flugbetrieb eingestellt. Auf Wunsch des verunfallten Piloten entfernen zwei Ersthelfer vorsichtig dessen Integralhelm. Aufgrund der geschilderten Beschwerden vermuten die Ersthelfer eine Verletzung des Beckens und der Wirbelsäule. Der Verunfallte wird in der Rückenposition im Gurtzeug belassen und betreut. Er wird gebeten, ruhig liegen zu bleiben und sich möglichst nicht zu bewegen. Am Landeplatz werden die Pilotinnen und Piloten aufgefordert, die ausliegenden Schirme zu raffen und hinter einer Hütte sicher zu verstauen. Herumliegende Gegenstände werden eingesammelt. Ein Ersthelfer begibt sich zur Einfahrt in den Waldweg, um den Rettungswagen einzuweisen. Als der Rettungshubschrauber zu sehen ist, wird das weiße Stoffkreuz entfernt. Der Hubschrauber begibt sich in den Landeanflug, zeitgleich trifft der Rettungswagen an der Einsatzstelle ein. Nun geht alles sehr schnell, das Rettungsteam lagert den Patienten vorsichtig auf eine Vakuummatratze und der Hubschrauber startet bereits nach wenigen Minuten in Richtung Klinik.

Ausblicke - Soaren in Norma

Im nächsten Beitrag stolpert ein Gleitschirmpilot beim Startvorgang in Norma und schlägt hart mit dem Kopf auf einen Stein auf. Ersthelfer kümmern sich um die Versorgung des Bewusstlosen. ▽



DER AUTOR

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

PROBEFLIEGEN LEICHT GEMACHT



ONLINE DEMO CENTER

RESERVIERE DIR DEIN DEMOGERÄT

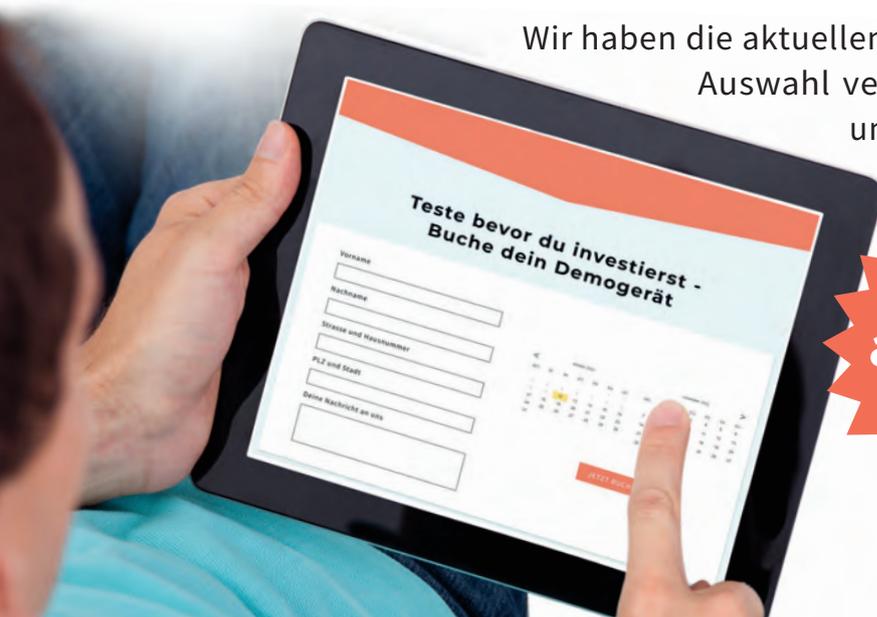
GLEITSCHIRM ODER GURTZEUG BEQUEM UND SICHER VON ZUHAUSE

Wir haben die aktuellen A- und B-Schirme sowie eine sehr große Auswahl verschiedener Gurtzeuge für dich vorrätig und schicken dir dein gewähltes Modell zum gewünschten Termin nach Hause.

Einfacher und planungssicherer geht es nicht!

Mit Kaufoption auf das Demogerät.

Wir beraten dich gerne.
luftikus-flugschule.de



NEU!
ab April
2023



OZONE

SKYWALK



ADVANCE



DHV Jugend



© CHRIS BESSEI

„Herz an Herz“ übers spanische Flachland

TEXT: VALERIE CHRIST

Drei lange Jahre hatte uns die Pandemie von unserem Sehnsuchtsort Piedrahita, 200 km westlich von Madrid, ferngehalten. Umso größer ist die kollektive Vorfreude auf eine Woche gemeinsamen Fliegens und Abenteuer. Mit Bus und Flieger in Madrid angekommen, müssen wir dann schnell feststellen, dass sich in drei Jahren doch viel verändert hat. Die Mietwagen sind massiv geschrumpft und nur durch Yoga-Expertise können wir uns alle auf die zwei Neun-Sitzer verteilen. Diese Problematik verschärft sich noch nach dem Einkaufen für unsere „Großfamilie auf Zeit“ und Bus-Mensch-Gleitschirm-Lebensmittel-Tetris wird unsere erste große Team Building Aufgabe. Mit den Beinen hinter den Ohren, den Schirmen auf dem Schoß und voll bis unters Dach machen wir uns auf zum Abendflug und werden durch die Schönheit des spanischen Sonnenuntergangs und butterweiche Luft belohnt.

Am nächsten Tag begrüßen Piedrahita-Wiederholungstätter am Startplatz begeistert die Frau vom Startplatz-Kiosk, die uns seit Jahren mit Spanisch-Lektionen, Kaffee und Tortilla espanola versorgt.

Die folgenden Tage sind fliegerisch ein voller Erfolg! Wir erkunden das legendäre Kirschbaumtal, überwinden den berühmten Pass, genießen stundenlange Streckenflüge Flügel an Flügel, landen nach 170 km auf der gleichen Wiese und werden durch unsere großartigen Fahrer überall eingesammelt und bestens versorgt nach Hause gebracht. Unser Hörvermögen könnte zwar etwas unter stundenlangen Trash-Hit-Eskapaden gelitten haben, aber dafür machen unsere Gesangsfähigkeiten nun Britney und Blümchen Konkurrenz. Auch unser Konfetti-Verbrauch beim Feiern unserer Streckenerfolge ist ähnlich hoch wie bei einer guten Bühnenshow.

Kilometer sammeln ist bei weitem nicht unsere einzige Motivation zum Fliegen. Auf wundersame Weise enden Flüge direkt neben Tapas-Bars, unserem hauseigenen Pool oder Badeseen. Wir scheinen wohl doch ein Haufen Hedonisten zu sein. Das zeigt sich auch bei unseren



© TIMO STOLL



© LAURENT ERLER

Willkommen zurück:
Oben Flachland über Spanien, unten Startplatz Piedrahita



Folge uns auf Instagram @dhv_jugend

Die nächsten Events im Überblick

SIV am Gardasee mit Heli Schrempf 17.-21.05.2023

XC-Pushen im Pustertal 18.-21.05.2023

Wasserkuppe - Der Berg der Flieger 01.-04.06.2023

B-Schein in Bassano 10.-17.06.2023

Andelsbuch 22.-25.06.2023

Moselwunder 23.-25.06.2023

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

Koch-Sessions weit nach Sonnenuntergang und Thermik-Ende und so speisen wir wie die Könige und stets recht Knoblauch-lastig.

Unser soziales Experiment „XC-Camp Piedrahita“ war wieder erfolgreich. Man nehme 18 Menschen, die unterschiedlicher nicht sein könnten, gebe ihnen eine gemeinsame Leidenschaft und gute Laune - Spaß und Freundschaften sind garantiert. So gestaltet sich der Abschied nach einer Woche traurig. Aber wie man bekanntlich weiß, liegt jedem Ende auch ein Anfang inne und so freuen wir uns einfach jetzt schon auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

Von Hitze, Strecken und kitschig-romantischen Sonnenuntergängen

In Brandenburg landen wir wieder einen Volltreffer

TEXT: ALINA KLEINEBERG

Wie viele Events im vergangenen Jahr ist auch das Schlepp-Event im Alten Lager, in der Nähe von Berlin wettergesegnet. Die Teilnehmer, die ihre Windstartberechtigung absolvieren, werden in den ersten zwei Tagen ebenso am schattenfreien Platz gegrillt wie die Freiflieger. Daher nutzen wir auch die Abendstunden und unsere Tage sind entsprechend lang. Wir fliegen bis in den Sonnenuntergang – und darüber hinaus. Da geht bei den glücklichen Teilnehmern, die das letzte Seil abfliegen, im Schlepp schon wieder die Sonne auf, was für ein Erlebnis!

Wir schlagen unser Lager, wie im Vorjahr, am Vereinsheim des Drachenflieger-Club Berlin auf. Auch in diesem Jahr werden wir rundum versorgt. Es gibt eine Geländeeinweisung, wir dürfen Küche und Sanitäranlagen nutzen und für uns werden auch unter der Woche Windenfahrer organisiert. Danke für euer Engagement!

Es ist teils so heiß, dass wir uns in jeden Schatten verkriechen, den wir finden können. Hinter Autos, unter Sonnensegel oder unter die Fluggeräte unserer beliebten Teilnehmer mit Drachen. Wie im Backofen fühlen wir uns dennoch. Jeder Flug ist daher doppelt ersehnt. Bloß lange oben bleiben, denn oberhalb von 1.000 Metern ist es aushaltbar. Windböen, Dust Devils und in den ersten Tagen viel Blauthermik machen uns das Leben schwer, dennoch versuchen viele Teilnehmer weg zu kommen. Es wird sogar ein erster 100er erfolgen. Aber auch im Flachland gibt es sie, die Schlüsselstellen. So stellt ein Teilnehmer beim zweiten Versuch fest, dass er seine Landewiese am Vortag so schön fand, dass er sie gleich nochmal besuchen wollte. Andere saufen nicht ab, nein, sie gehen solidarisch mit den anderen landen. Da wir ausgedehnte Flugpausen einlegen, findet sich meist ein Rückholer und auch die Anbindung mit den Öffentlichen ist gut.

Neben dem Fliegen bietet ein Schlepp-Event beste Voraussetzungen für eine tolle Gruppendynamik, da wir über den ganzen Tag örtlich eng beieinanderbleiben. Wer den Tag vorzeitig beendet, schmeißt den Grill an. Wir stellen Gurtzeuge ein, erkunden die örtliche Eisdielen, und am einzigen nicht fliegbaren Tag alte Militärgelände in der Nähe.

Auch in diesem Jahr gehen alle Teilnehmer mit neuen Erfahrungen, Freundschaften und der ein oder anderen verbrannten Nase nach Hause. ***Es war toll mit euch!***



© ROBERT KITZMANN



© LENA WALBRUNN

↑ Im bekannten Fluggebiet „Altes Lager“ (oben) mit reger Drachenbeteiligung.

© GABOR BALAZS



Unfälle mit FLARE Moustache

Im Januar und Februar haben sich zwei tödliche Unfälle von deutschen Gleitschirm-Piloten mit dem Flare Moustache ereignet. In Südafrika (Lions Head) hatte ein geübter Gleitschirmflieger einen Startversuch bei sehr starkem Seitenwind (> 40 km/h, Böen >50 km/h) unternommen (Moustache 22). Er verlor beim Aufziehen die Kontrolle über das Fluggerät und wurde vom Seitenwind noch am Boden gegen einen Felsen geschleudert.

In Österreich hatte ein wenig erfahrener Gleitschirmflieger eine Steilspirale mit seinem Moustache 18 eingeleitet, die nach kurzer Zeit in eine Sturzspirale überging und nicht mehr ausgeleitet werden konnte. Der zu spät ausgelöste Rettungsschirm öffnete nicht mehr vollständig.

Der DHV weist darauf hin, dass es sich beim Moustache nicht um einen Gleitschirm handelt. Das Gerät ist (in den kleinen Größen) ein Hybrid aus Kite und Speedflyer. Die Größen 18 und 22 sind als Hybrid aus Kite und Gleitschirm anzusehen. Der Hersteller vermarktet das Fluggerät als „Para-Kite“. Die Steuerung und Geschwindigkeitsregulierung unterscheiden sich stark von denen eines Gleitschirms. Die Handhabung verlangt nach einer intensiven Einschulung. Das Reflex-Profil macht die Kappe sehr stabil und dynamisch. Es erlaubt auch Groundhandling und Starts bei sehr starkem Wind, weil der Pilot nur wenig ausgehebelt wird. Diese Eigenschaft kann Piloten zu einer Fehleinschätzung der Kraft und Geschwindigkeit des Windes und zu einem Überschreiten der eigenen persönlichen Grenzen verleiten.

Der Moustache wurde nach dem Standard EN 926-1 auf Festigkeit geprüft. Es besteht jedoch keine Musterprüfung nach den Standards LTF oder EN, weil keine Flugtests im Rahmen einer Musterprüfung durchgeführt worden sind. Das Gerät darf deshalb in Deutschland nicht als Luftsportgerät betrieben werden. Der Hersteller weist in Handbuch und im Schirm darauf hin, dass Flüge in starker Thermik und turbulenten Bedingungen unbedingt vermieden werden sollen. Der Moustache ist für bodennahe Soaringflüge im laminaren Wind und zum Einsatz als Speedflyer konstruiert. Höhenflüge gehören nicht zu den vom Hersteller vorgesehenen Einsatzzwecken.

Es gibt keine von einer Musterprüfstelle durchgeführten Flugtests. Das Extremflughverhalten, Klapper, Strömungsabriss, Spiralen, etc. sind deshalb nicht geprüft und können bauartbedingt von klassischen Gleitschirmen wesentlich abweichen. Die Halter-Haftpflichtversicherung für Gleitschirme kommt nicht für Personen- oder Sachschäden auf, die mit einem Flare Moustache verursacht worden sind.

Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent

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.

03.02.2023

Rettungsgerät für Gleitschirm

Wegen unzureichender Festigkeit der Verbindung Griff-Innencontainer hat die Fa. Skywalk eine Sicherheitsmitteilung zu dem Produkt DROP Frontcontainer herausgegeben. Bei der internen Qualitätskontrolle war aufgefallen, dass die Festigkeit unter den geforderten 70 daN (ca. 70 kg) liegt. Nutzer des Frontcontainers werden zu einer kostenlosen Nachbesserung vor dem nächsten Flug aufgefordert.

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2023/Sicherheit_2023/Sicherheitshinweis_DROP-DE.pdf



© HENNING WERTH

Greifvögel und Raufußhühner Schutzzonen beachten!

Greifvögel wie Steinadler, Uhus, Falken, die Wiesenbrüter und auch die verschiedenen Raufußhühner reagieren während der Brut- und Aufzuchtphase in der Nähe ihrer Brutplätze sensibel auf Fluggeräte. Um die Vögel vor unnötigen Störungen zu schützen, werden häufig Schutzzonen im Bereich der Brutplätze eingerichtet. Bitte informiert euch vorm Start bei den Geländehaltern, ob Schutzzonen aktiviert sind, wo genau sie sich befinden und umfliegt sie. In der Regel findet ihr diese Informationen auf den Websites der Geländehalter oder auf Geländetafeln vor Ort. Zudem kann man die Kontakte und Geländeinformationen in der DHV-Geländedatenbank finden: <https://www.dhv.de/db3/gelaende/> So leisten wir mit einer respektvollen und verantwortungsbewussten Flugpraxis einen Beitrag zum Schutz unserer Umwelt und ihrer Tierwelt.

Wichtig: Sofort abdrehen, wenn Adler den Girlandenflug ähnlich einem Wellenflug zeigen. Was wie ein Kunstflug aussieht, ist eine Warnung. Manche Greifvögel machen sich auch durch laute Rufe oder andere auffällige Flugmanöver bemerkbar.

Infos: www.dhv.de unter Girlandenflug



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

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



DHV-Schleppauskünfte

Fragen und Anliegen rund um das Thema Windschlepp 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 Rechtsanwältin 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.hotssport.de
info@hotssport.de

HOT SPORT

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

GlideZeit

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



DHV
EMPFOHLENES
SIMULATORTRAINING

force-trainer®

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

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



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).

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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



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

ALLE FOTOS HERSTELLER



Icaro Alto

Der Hängegleiter Alto des Herstellers Icaro 2000 s.r.l. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 3, nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS in der Größe L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://www.icaro2000.com>



UP Trango X

Der Gleitschirm UP Trango X des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D in der Größe L nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.up-paragliders.com



MAC PARA Pasha 7

Der Gleitschirm MAC PARA Pasha 7 des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 39 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com



PHI Scala 2 light

Der Gleitschirm PHI Scala 2 light des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 18 und 19 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com/>



GIN Evora

Der Gleitschirm GIN Evora des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen S, M, L, XS, XXS und XL erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



Mathes Dietmar / Easy Quick Light und Easy Quick Light S

Die Schleppklinken Easy Quick Light und Easy Quick Light S des Herstellers Mathes Dietmar haben die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.dhv.de Gerätedatenbank auf www.dhv.de in DHV-Musterprüfstelle



GIN Bonanza 3

Der Gleitschirm GIN Bonanza 3 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen S, M, L, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



Brauer Wolfgang / BRAWO 2023

Die Schleppwinde BRAWO 2023 des Herstellers Brauer Wolfgang hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.dhv.de Gerätedatenbank auf www.dhv.de in DHV-Musterprüfstelle



UP Summit X

Der Gleitschirm UP Summit X des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B in der Größe SM nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.up-paragliders.com



La Palma Fliegen nach dem Vulkanausbruch

Die schöne Vulkaninsel La Palma gehört zu den sieben Kanarischen Inseln und ist vielen Gleitschirmpiloten als Winter-Gleitschirmhotspot bekannt. 2021 veränderte ein heftiger Vulkanausbruch vieles auf der Insel. Start- und Landeplätze wurden von der Lava zwar nicht erfasst, dennoch gibt es auch noch zwei Jahre nach dem Vulkanausbruch zahlreiche Einschränkungen für den Flugsport. Ob sich ein Besuch mit dem Gleitschirm noch lohnt und wie sich die Insel verändert hat, haben wir bei unserem letzten Urlaub auf La Palma herausgefunden.

Den ganzen Bericht findest du auf www.dhv.de/medien/archiv/artikel-archiv/fluggebiete/la-palma/



La Isla Bonita – die schöne Insel
Überall sind noch die Spuren des
Vulkanausbruchs zu sehen.



ANZEIGEN

Gleitschirmreisen

38x Europa
KUBA
MAROKKO
NEPAL
KOLUMBIEN
BRASILIEN
ARGENTINIEN
SÜDAFRIKA

BLUE SKY **FLIEGEN MIT FREUNDEN**

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

DENKE WEITER. KOMPROMISSLOS.

AVENTUS 3.1²

limited **NEU** edition

ABGEFLOGEN

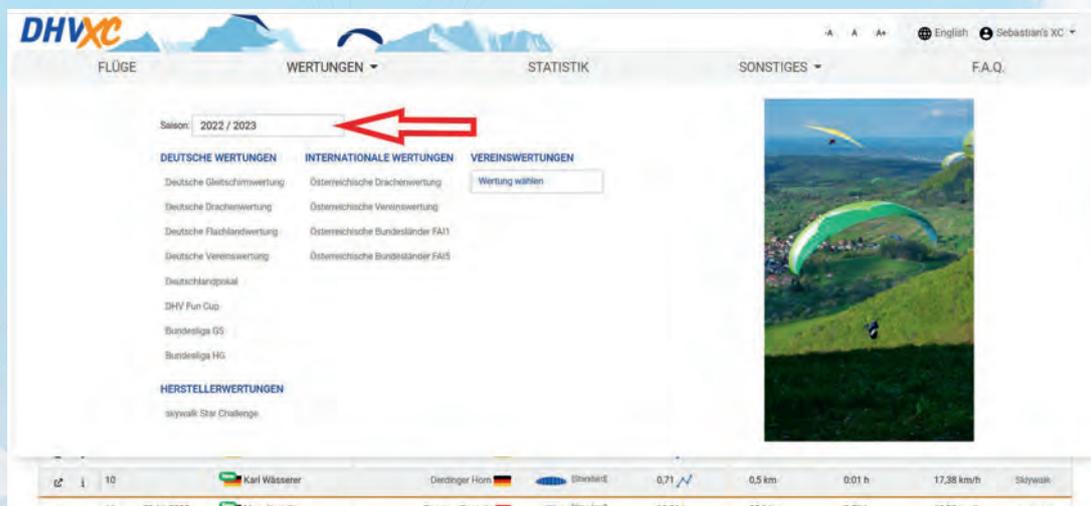
www.abgeflogen.clothing

Wertungen

Für alle, die sich für Wertungslisten und Piloten- oder Vereinsplatzierungen interessieren.

TEXT: RICHARD BRANDL

Ein wichtiger Teil des DHV-XC sind natürlich die verschiedenen Wertungen. Ganz oben neben **Flüge** auf **Wertungen** geklickt, öffnet sich die entsprechende Seite. Hier kann man an erster Stelle die gewünschte Saison auswählen. Dazu in das Suchfeld klicken und die gesuchten Jahreszahlen auswählen. Da sich eine Saison im DHV-XC über zwei Kalenderjahre vom 16. September bis zum 15. September des Folgejahres erstreckt, sind zur besseren Verständlichkeit die jeweils beiden betreffenden Jahre genannt, getrennt durch einen Schrägstrich, also beispielsweise 2021/2022. Eine unter Wertungen gewählte Saison beeinflusst nicht die auf der Flüge-Seite eingestellte. Wer hier also z.B. die aktuelle Saison sieht, kann trotzdem unter Wertungen beliebige andere Wertungszeiträume anschauen, ohne diese Einstellung zu verändern.



Jetzt kann man die gesuchte Wertung auswählen und durch Klick öffnen. Das sind derzeit die Deutschen Streckenflugmeisterschaft, die Österreichische Drachenswertung, eine Herstellerwertung und die verschiedenen Regional- und Vereinswertungen.

Deutsche und österreichische Wertungen

Stellvertretend betrachten wir die Deutsche Gleitschirmwertung. Die unterschiedlichen Wertungen von **PG Standard** bis zu **PG Newcomer** sind hier oben auf der Seite nebeneinander aufgelistet. Darüber findet sich unter **Filter bearbeiten** ein extra Wertungsfilter, mit dem nach Pilot (Name, Nationalität, Geschlecht) und nach Verein (Verband, DHV- oder ÖAeC-Verein) gefiltert werden kann. Hier gilt wieder das bekannte Prinzip, je mehr Buchstaben in das Suchfeld eingegeben werden, desto kürzer wird die Liste der angezeigten Suchergebnisse. Aus dieser Liste den gewünschten Namen durch Anklicken auswählen. Das Suchergebnis wird in einem angegrauten kleinen Feld mit einem **X** zum Löschen angezeigt. Da es hier wieder um personenbezogene Daten geht, ist dieser Filter nur für angemeldete Teilnehmer und/oder DHV-Mitglieder (die mindestens einen Flug eingereicht haben) nutzbar.

Deutsche Gleitschirmwertung - 2022

Platzierung	Pilot	Punkte	Ergebnis #1	Ergebnis #2	Ergebnis #3	Gerät
1	Johannes Janda	1228,66	443,76	421,06	363,84	nowa
2	Marius von Malbeck	1128,78	325,17	301,62	297,97	Dotse
3	Eberhard Linkö	1115,94	469,33	365,41	279,20	Swing
4	Dietmar Siglbauer	1107,19	439,97	343,67	323,75	Swing
5	Hans Wölcher	1068,20	365,49	335,79	367,02	Skywalk
6	Christian Wagner	1007,73	420,11	302,07	285,75	PHI
7	Daniel Reiß	986,85	419,98	286,93	279,95	nowa

Filter bearbeiten

Pilot: Nationalität: Geschlecht:

Verein:

Verband:

Jede ausgewählte Wertungsliste wird vom 1. Platz absteigend angezeigt. Neben dem Pilotennamen findet sich die Gesamtpunktzahl, daneben die 3 Flüge, die gewertet werden. Durch Klick auf das *i* öffnet sich ein Schnellansichtfenster (mit allen relevanten Informationen, Kommentaren und Fotos – das funktioniert übrigens auch in der Tagesflugliste), durch Klick auf die **Punktzahl** die Flugdetailseite. Am rechten Rand ist noch die Firma (als bezahltes Firmenlogo oder als Schriftzug) zu sehen, mit deren Schirm die Wertungsflüge gemacht wurden.

FLUG IN NEUEM FENSTER ANZEIGEN

Eberhard Linkö

Gerät: **Swing**

Start Höhe: 2299 m | Max. Höhe: 3608 m | Min. Höhe: 1123 m

v XC: 21,66 km/h | v max.: 60,52 km/h | v Grund: 36,58 km/h

Max. Steigen: 3,91 m/s | Max. Sinken: -4,16 m/s

Kommentar:
So wie im letzten Bild sehen sehr viele Wälder in Südtiro. Das Wä...
Dafür für die Gleitschirme...
Wind war die ganze Zeit sehr schwach. Und bis auf Losen hatte ich au...
Verstärkt lang und sehr wech!

Platzierung: 3 | Pilot: Eberhard Linkö | Punkte: 1115,94 | Ergebnis #1: 469,33 | Ergebnis #2: 365,41 | Ergebnis #3: 279,20 | Gerät: Swing

In der **Vereinswertung** sind neben dem jeweiligen Vereinsnamen die drei Piloten aufgeführt, die zur Wertung beigetragen haben, deren Flüge können wieder durch Klick auf das **i** oder auf die **Punktzahl** im Detail angeschaut werden.

Im **Deutschlandpokal** sind laut Ausschreibung sechs Flüge aufgezählt. Zu jeder Wertung (auch in den Regional- und Vereinswertungen) gibt es immer zwei Links, **Ausschreibung** und **Kontakt**. Wenn jemand hier fehlende Angaben ergänzen kann, bitte einfach eine Mail an: auswerter@xc.dhv.de

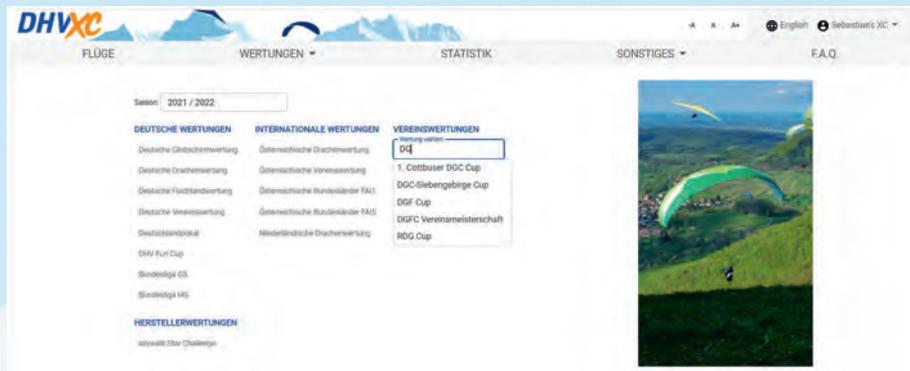
Im **Funcup** findet man neben dem Pilotennamen die kumulierte Flugstundenzahl, daneben die 10 aktuellsten Flüge, die zur Wertung zählen.

Und natürlich gibt es noch die **Bundesligawertung**. Auf dieser Seite kann man neben der **Gesamtwertung** der Ersten und Zweiten Liga auch die kompletten **Rundenwertungen** der ganzen Saison anschauen. Nach einem Klick auf das gewünschte Wochenende sind neben dem Vereinsnamen (absteigend von der besten Punktzahl weg) die drei Piloten mit ihrem Flug (wieder mit der Möglichkeit, diesen im Detail zu betrachten) aufgezählt, die zur Rundenwertung beigetragen haben.

	Punkte	#1	#2	#3
1e.V.	11	Holger Hüneke 91,86	Rafael Barr 80,00	Gunther Koch 76,88
Club Südschwarzwald e.V.	10	Johannes Frank 101,02	Roland Wöhrlé 74,83	Thomas Kühmann 65,42
	9	Karl Heinz Batsch 83,72	Markus Batsch 75,61	Ulrich Mader 74,88
	8	Joachim Lotz 78,22	Jörg Bajewski 33,19	Manfred Vaupel 27,45
gen e.V.	7	Bernd West 72,70	Pieter Kotschamik 32,44	Marcel Kimpel 29,21
Delta Club Bavaria Ruhroldino e.V.		Hans Kläfferer		

Vereinswertungen

Im DHV-XC wird eine große Anzahl von Regional- und Vereinswertungen veranstaltet. Auswählen kann man einen gesuchten Wettbewerb nach dem bekannten Prinzip: Klick in das Suchfeld und mit der Eingabe von immer mehr Buchstaben des Wettbewerbnamens wird die angezeigte Liste immer kürzer. Die gewünschte Wertung durch Anklicken in der Liste auswählen, diese wird dann unter dem Suchfeld angezeigt (mit dem dort auch zu findenden blauen X kann das Suchergebnis wieder gelöscht werden).



Jetzt ein kleiner Unterschied zu den meisten Filtersuchen, **erst nach einem erneuten Klick auf den Namen unter dem Suchfeld** öffnet sich die ausgewählte Wertung.



Das Einrichten einer Regional- oder Vereinswertung (Abweichungen von den allgemeinen DHV-XC-Regeln sind innerhalb der technisch vorhandenen Vorgaben möglich, wie z.B. andere Wertungsfaktoren) ist für DHV-Mitgliedsvereine auf Wunsch und kostenfrei möglich. Wir brauchen nur einen Ansprechpartner und eine verbindliche, genaue und veröffentlichte Ausschreibung, in der auch der Veranstalter des Wettbewerbes genannt ist. Dafür bitte die folgende Kontakt-E-Mail-Adresse nutzen: auswerter@xc.dhv.de

Auch für die Ergebnislisten gibt es über die Schaltfläche **Filter kopieren** die Möglichkeit, die URL der Seite in die Zwischenablage eures Computers zu holen, beispielsweise um eine aktuelle Ergebnisliste auf der Homepage eines Vereines zu verlinken.

PRAXISTIPP: Wenn man in einer Wertungsliste weiter hinten einen Flug im Detail anschaut, dann kommt man mit der **Zurückfunktion** des genutzten Browsers genau an die Stelle der Liste, an der man den Flug im Detail geöffnet hat. ☞



DER AUTOR

Richard Brandl ist beim DHV verantwortlich für den XC.



WE LOVE TO FLY

Mit unserem Fachwissen hebst Du ab!

Entdecke die Welt des Gleitschirmfliegens mit der Fachliteratur aus unserem Shop.



Drachenfliegen Theorie und Praxis
Lehrbuch mit anschaulichen Fotos und Grafiken
Preis: 29,90 €



Gleitschirmfliegen
Aktualisierte 20. Auflage, der Klassiker des Gleitschirmsports aktualisiert nach dem offiziellen Lehrplan
Preis: 50,00 €



Gleitschirmfliegen für Meister
das Lehrbuch für den Streckenflieger
Preis: 50,00 €



Pocket Guide – Einfach Fliegen
ein Nachschlagewerk für die Tasche, das bei keinem Flug fehlen darf
Preis: 24,80 €



Ganz einfach Fliegen
die Geschichte der motorlosen Gleitflieger
Preis: 39,90 €



Luftrecht für Gleitschirmflieger
Preis: 29,80 €



Gleitschirmfliegen - Sicherheit und Unfallvermeidung
Klaus Irschik will auf die „Menschlichen Faktoren“ aufmerksam machen
Preis: 14,95 €



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.



Ein Mädels- wochenende in Sachsen

Am letzten Juniwochenende laden wir alle Drachen- und Gleitschirmpilotinnen herzlich nach Sachsen zu Fliegerinnen Unite ein. Einem Flugwochenende, an dem wir uns als Frauen connecten wollen und natürlich auch gemeinsam fliegen.

Wir fliegen. Und wir sind Frauen.

Oft führen diese zwei gemeinsamen Nenner zu einem innerlichen „Hurra! – eine Gleichgesinnte, wie schön“. So ging es jedenfalls uns, Esther aus Chemnitz und Sina aus Leipzig, als wir uns bei einem Retterpackkurs trafen. Wir kamen schnell ins Gespräch - darüber, wo wir uns auf unserer fliegerischen Reise befinden und neben vielen anderen Themen auch darüber, warum diese Reise für uns als Frauen noch einmal ganz besonders ist. Sina erzählte begeistert davon, schon einmal bei einem Frauenflugfest in der Schweiz dabei gewesen zu sein. Schade nur, dass das (zumindest aus sächsischer Sicht) sooo weit weg ist.

Esther schwärmte von dem tollen Gelände ihres Vereins in Hartenstein. Die Schleppwiese ist so weitläufig, dass die Seile in jede beliebige Windrichtung ausgelegt werden können. Am Rand der Wiese findet sich ein kleiner Übungshang. Direkt daneben steht das Herzstück des Geländes: ein altes Bauerngut, das ausgestattet mit vielen Betten, Küche und Gemeinschaftsräumen als Vereinshaus zum Bleiben einlädt.

Wir waren uns einig: Hier wollen wir uns an einem entspannten Flugwochenende als Flachlandfliegerinnen vernetzen. Genau das planen wir mit Fliegerinnen Unite. Ein paar Tage am Stück, um uns als Frauen gegenseitig in Ruhe auszutauschen und gemeinsam zu fliegen, mit der Möglichkeit, auch Partner und Familie mitzubringen.

Wenn du jetzt Lust bekommen hast, auch dabei zu sein, dann schau' auf unsere Website und erzähl gern deinen Fliegerfreundinnen von uns.

- Wann? 30.6. | 19.30 Uhr - 2.7.2023
 Wer? Gleitschirm- oder Drachen-Pilotinnen und ihr Anhang
 Wo? 1. Drachenfliegerclub Sachsen e.V., Hartenstein (Sachsen)
 Kontakt? fliegerinnen-unite@erster-drachenfliegerclub-sachsen.de



Esther Rauschert, Flachlandfliegerin (GS) in Hartenstein, B-Schein- und Windenfahrer-Aspirantin



Sina Zeuge, Flachlandfliegerin (GS) in Leipzig, angehende Streckenfliegerin, Vereinsvorstand und Windenfahrerin





Die Sieger von links nach rechts:
Henrik-Vogeler-Platz 2 mit
885,62 Punkten, Andreas Bülte-Platz 1
mit 919,73 Punkten, Olaf Max Salewski-
Platz 3 mit 808,75 Punkten.

Wir freuen uns auf eine großartige
Saison 2023 mit euch und wünschen
euch erlebnisreiche, unfallfrei Flüge.



Vlnr. Andreas Bülte (HG, GS),
Erhard Ziller (HG), es fehlt
Hans-Georg Kräker (HG)

Windengemeinschaft Skyriders Freckenhorst Vielen Dank für 30 Jahre treue Mitgliedschaft.

Wir danken Andreas Bülte (GS), Erhard Ziller (HG) und Hans-Georg
Kräker (HG) für 30 Jahre treue Mitgliedschaft und euer als Engagement
als EWFs bei der Windengemeinschaft Skyriders Freckenhorst und
wünschen euch auch weiterhin viele tolle Flüge in unserer Gemein-
schaft.

Sieger Varus Cup NRW 2022

Im Rahmen des Neujahrstreffens der Windengemeinschaft Skyriders
Freckenhorst e.V. fand die diesjährige Ehrung der Sieger des Varus Cups
NRW statt.

Wir gratulieren zu den erfulgenen tollen Leistungen

Michael Kuhnert

<https://skyriders-online.de/>



1.ODC, Gleitschirmflieger-Lindenfels und Bergsträßler
Drachen- und Gleitschirmflieger

Lokale Sammelaktion mit Erfolg

Auf der DHV Webseite wurde folgende Info veröffentlicht: Die
Humanitarian Pilots Initiative (HPI) sucht für das Projekt „Super
Versatile Airdrop System“ (SVAS) dringend gebrauchte Rettungsschir-
me. Ziel von HPI: Bei Naturkatastrophen oder Krisensituationen
schnellstmöglich humanitäre Güter aus der Luft abzuwerfen. Diese Info
haben die drei Vereine 1.ODC, Gleitschirmflieger-Lindenfels und
Bergsträßler Drachen- und Gleitschirmflieger zum Anlass genommen,
eine lokale Sammlung zu organisieren.

Es kamen 18 Rettungen zusammen, die zwei Umzugskisten mit über 40
kg Gewicht füllten.

Vielen Dank an alle Spender!

Hendrik Schmidt

www.ersterodc.de

ANZEIGE



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

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



Anzeigen Hotline

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



Gleitschirmclub Borkies Sasbachwalden Flug- und Erfolgreiches Borkies-Jahr

Unterhaltsam, informativ, geprägt von Begeisterung und echtem Gemeinschaftssinn, so präsentierte sich die Jahreshauptversammlung des Gleitschirmclubs Borkies im Januar in Sasbachwalden. Der Sasbachwaldener Club setzt Maßstäbe: mit Wibke Ziegler als Vereinsvorsitzender in der sonst deutlich männerdominierten Gleitschirmszene. Mit einem bunt bewegt-bebilderten Rückblick auf die letzte Saison lässt Vize-Vorsitzender Bernd Steggemann viele schöne gemeinsame Erlebnisse Revue passieren, von den Flug-Ausflügen über die Bewirtung am Weinstand, den WWg-Hock, das Nikolausfliegen, bis zum Retterwerfen beim Sicherheitstraining in der Turnhalle. Die Herausforderung des Jahres war die Jahreshauptversammlung des Dachverbands (DHV) im November, für deren perfekte Organisation sich alle angereisten Teilnehmenden mit großem Lob bedanken, ebenso wie für die Gastfreundschaft und die angenehme Atmosphäre, die in Sasbachwalden anzutreffen war.

Erfreulich auch die Bilanz von Technik- und Sicherheitswart: keine Unfälle mit Personenschäden, lediglich 4 Piloten, die den Landeplatz nicht erreichten und sich dafür einen Baum als Alternative wählten.

Für die anschließenden Wahlen übernahm Bürgermeisterin Sonja Schuchter die Federführung und konnte nach jeweils einstimmigen »dafür« Ergebnissen zur Entlastung des Vorstands, zur Bestätigung Bernd Steggemanns als 2. Vorsitzenden, Manfred Bildstein als Geländewart sowie Werner Stoll als Tandemwart gratulieren.

Bernd Steggemann

<https://borkies.de>



Gleitschirmclub Kraichtal „Frauen im Vorstand“

Bei der Jahreshauptversammlung am Jahresanfang wurden 1. Vorstand Rüdiger Valet und 2. Vorstand Bodo Semmler im Amt bestätigt. Neu in der Verantwortung für unsere Schleppgemeinschaft sind Carmen Falkenstein als Kassier und Julia Müller als Schriftführer. Die Mitglieder beschlossen die Anschaffung einer Elektro-Winde, um auch zukünftig als Schleppverein gut aufgestellt zu sein.

Björn Berle

www.gleitschirmclub-kraichtal.de/

ANZEIGE

PARACENTER
A U S T R I A

**EXKLUSIV
SICHERHEITSTRAINING**

MAX. 8 TEILNEHMER

WWW.PARA-CENTER.AT

Angebot:

- erfahrener DHV Sicherheitstrainer
- nur Kleingruppen mit maximal 8 Personen
- großer Lernfortschritt
- wettersichere Lage am wunderschönen Idrosee in Italien
- wir gehen auf jeden Könnensstand ein (geeignet für Anfänger, Fortgeschrittene, Acro Piloten, etc.)
- Preis: € 890,00 pro Person
- vergünstigtes Vereinsangebot: ab 8 Teilnehmer € 690,00 pro Person (müssen nicht alle an einem Termin teilnehmen)



Flugfreunde Ulm/Donautal
**Weihnachtsfeier und Siegerehrung
 FUD-XC 2021/ 2022**

Nach zwei Jahren Corona-Abstinenz trafen sich die Flugfreunde Ulm/Donautal im Dezember im Schützenheim Beimerstetten zu ihrer traditionellen Weihnachtsfeier mit anschließender Siegerehrung. Den offiziellen Teil eröffnete unser 2. Vorstand Bernhard Saum mit einem Nachruf und einer Gedenkminute an unseren leider verstorbenen 1. Vorstand Klaus Römer. Mit etwas zeitlichem Abstand gab es das obligatorische Weihnachtsessen. Nach dieser Schwerarbeit war der gemütliche Teil angesagt. Siegerehrung Vereinsmeisterschaft: Sehr anschaulich und spannend beschrieb Hans Walcher diesen tollen Tag am Mittag in Immenstadt mit unserem neuen Vereinsmeister Raphael Wolter. Ich selbst hatte die Aufgabe, unsere FUD-XC Streckenflugmeisterschaft zu kommentieren. Coronabedingt hatten wir 2021 und 2022 zusammengefasst und wie schon die Jahre davor wurde die Gesamtleistung des Vereines in den Vordergrund gestellt. Die Flugfreunde Ulm/Donautal flogen 2021: 6.072,6 Kilometer und 2022: 4.271,7 Kilometer 2021 wären wir Richtung Westen bis 12 Kilometer hinter Boston (Nordamerika) gekommen und somit viel weiter als Christoph Kolumbus 1492. Zum Schluss kamen noch drei Einzellehrungen unserer jahrelangen Spitzenpiloten, auch bei nationalen Wettbewerben und dem DHV-XC: Hans Walcher, Monika Mack und Raphael Wolter - tolle Leistungen zum Teil über Jahrzehnte. Durch unseren jahrelangen Sponsoringpartner (eine Neu-Ulmer Entsorgungsfirma) konnten alle Wettbewerbe mit tollen Preisen und Geschenken ausgestattet werden. Bis spät in die Nacht wurde gefeiert und diskutiert.

Simon Brendel / Albert Schneider
<https://www.ffud.de/>



Vlnr: Jörg Sahle, Andreas Sibbing, Markus Kaup, Kati Berger

MünstAIRland
„El Präsidente“ gibt Amt nach 23 Jahren ab

Pünktlich zum wohlverdienten Ruhestand ist Andreas Sibbing nach über zwei Jahrzehnten von seinem Amt als 1. Vorsitzender zurückgetreten. Auch Werner Ostendorf und Luca Veltmann, die sich über lange Jahre im Vorstand engagiert haben, stellten ihre Posten als Stellvertreter zur Verfügung. Die Mitglieder bedanken sich herzlich für ihren Einsatz! Der neue Vorstand wird von Markus Kaup als 1. Vorsitzendem mit Kati Berger und Jörg Sahle als Stellvertreter gebildet, die künftig die Geschicke des Vereins gemeinsam als Trio lenken werden. Andreas Sibbing hat von Beginn an das Vereinsleben in Coesfeld-Gaupel geprägt. Zunächst hat er als Drachenflieger immer dafür gesorgt, dass am Platz alles in harmonischen Bahnen verläuft. Gute Nachbarschaft, tolle Biwaks und Fliegerfeste waren schon immer ein wichtiger Bestandteil der Flugsaison. Das sollte auch mit der Integration der Gleitschirmflieger in den Verein so bleiben. Dieser Grundstein der guten Stimmung am Platz ist sicherlich eins der Rezepte, die den Verein ausmachen.

Kati Berger
www.muenstAIRland.de

Performance Center **HOTSPORT.de** **Frankfurt Ronneburg**



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



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



Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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



Paragliding Nordwest

Die Ostfriesen fliegen und fliegen und fliegen...

Auf der Homepage von Paragliding Nordwest steht es geschrieben, „Fliegen in Ostfriesland und dem Rest der Welt“ – so lautet das Motto in unserem Club und wir geben uns alle Mühe, dem gerecht zu werden. Mitglieder von uns waren im letzten Jahr in Slowenien, Griechenland, Niederlande, Mazedonien, Kolumbien, Spanien, Frankreich, Schweden, Österreich, Italien und natürlich in Ostfriesland und der näheren Umgebung. Wir haben es zwar immer noch nicht geschafft, die Alpen zu uns zu verlagern, aber trotzdem kommen wir schön und regelmäßig in die Luft. 2022 hatten wir über 40 Schlepptage, einige tolle Flugtage bei Nachbarvereinen - danke dafür zur Wittekindsburg (Delta-Club-Wiehengebirge), nach Hellingst (DfC Weser) - und auch in Holland tolle Küstensoaringtage. Man glaubt es kaum, aber unsere Streckenflugspezialisten fliegen in unserem „richtigen“ Flachland auch gerne mal „> 100er“ oder zur Krönung auch tolle Dreiecke.

All diese Dinge sind möglich, weil in unserem Verein viele Leute mit anpacken, wir drei Flugelände für uns zur Verfügung haben und auch hier auf die Unterstützung von allen Beteiligten zählen können. Danke dafür an den Fliegerclub Barfsel, die Gemeinde Nortmoor, und alle beteiligten Landwirte.

Und 2023 setzen wir noch einen drauf:

Wir haben jetzt eine neue elektronisch geregelte Doppeltrommelwinde von Nova, die unsere Schleppts noch komfortabler und sicherer machen wird.

Joachim de Buhr

<http://paraglidingnordwest.de>



ANZEIGEN



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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

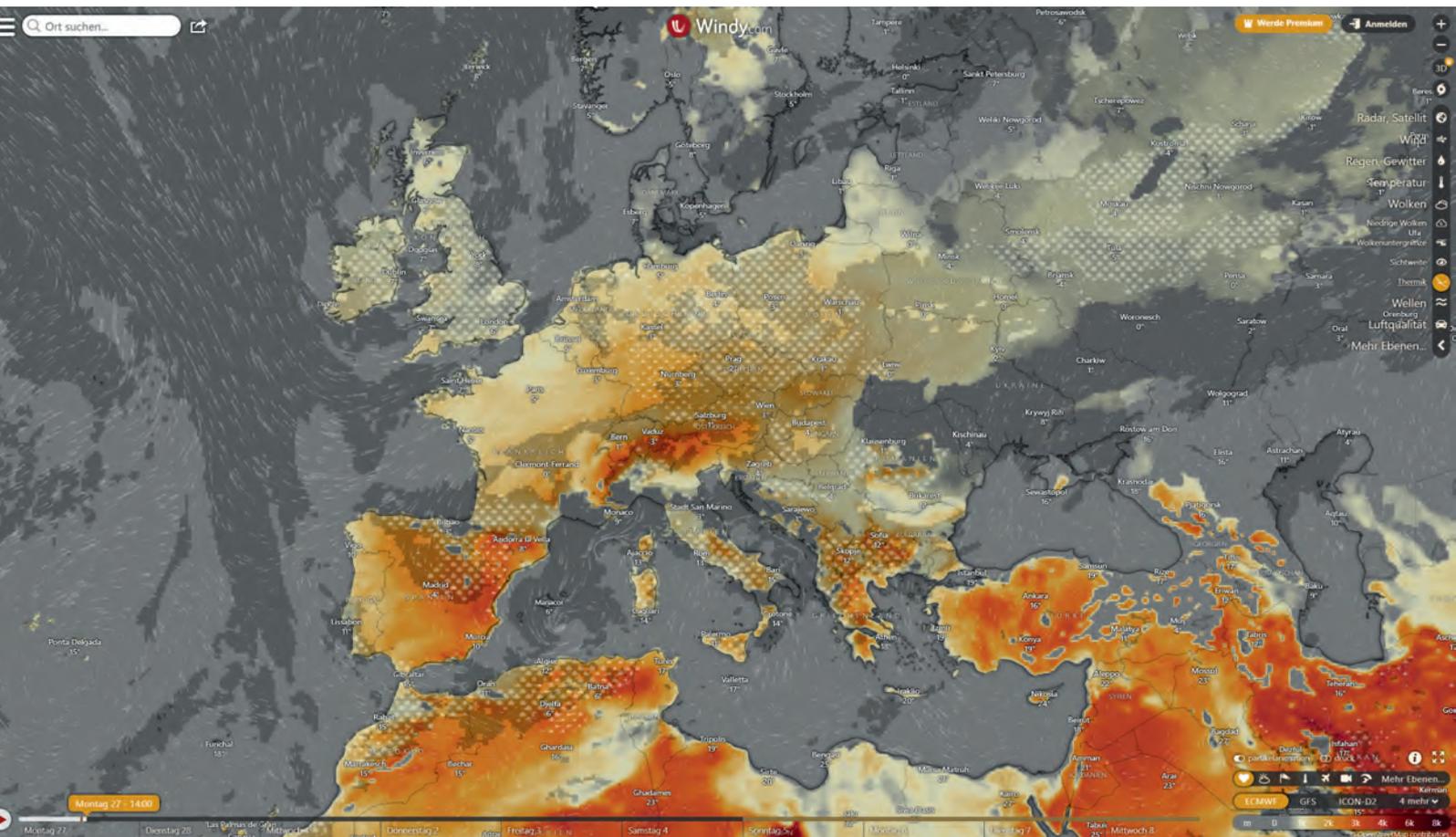


Xena² light

Das neue, leichte
Wendegurtzeug



icaro-paragliders.com



↑ Die Thermikprognosen von Windy zeigen die möglichen Thermikhöhen laut dem gewählten Meteomodell.

Wie hoch reicht die Thermik?

Windy liefert neben vielen Meteo-Infos auch simple Thermikprognosen – und zwar kostenfrei. Man kann erstaunlich viel daraus lesen. Eine Interpretationshilfe

TEXT UND FOTOS: LUCIAN HAAS

Windy.com ist eine der besten Quellen von Wetterinfos für Gleitschirmflieger, vor allem weil die Seite so multifunktionell ist. Zum Angebot von Windy gehören auch Thermikprognosen. Sie sind zwar in Teilen etwas weniger detailliert als vergleichbare Angebote von Diensten wie Alptherm, Regtherm, XC-Therm, TopMeteo oder Burnair, haben aber gegenüber diesen einige Vorteile: Sie sind weder kostenpflichtig noch verlangen sie zwangsläufig eine Registrierung. Zudem stehen sie weltweit nach dem gleichen Schema zur Verfügung – und das auch noch auf Basis der verschiedenen auf Windy verfügbaren Meteo-Modelle.

Zu finden sind die Thermikprognosen in der Auswahl von Windy als Variable „Thermik“ innerhalb der Rubrik „Wolken“. Es empfiehlt sich, „Thermik“ in der Variablenauswahl dauerhaft zu aktivieren und so zum eigenen Schnellmenü auf der Windy-Seite hinzuzufügen.

Farben zeigen Thermikhöhe

Ruft man die Thermikprognose auf, so zeigt Windy die Ergebnisse wie gewohnt anhand von Farbschattierungen über der Landkarte. Verschiedene Gelb bis Rot-Töne zeigen, wo zur gewählten Uhrzeit die Thermiken höher oder weniger hoch hinauf reichen.

Durch einen Mausklick in die Karte kann man für die gewünschte Stelle noch den jeweiligen Punktwert der Prognose als absolute Zahl aufrufen. Die Angaben beziehen sich stets auf das Niveau über Meereshöhe (MSL). Eine Darstellung der zu erwartenden Thermikstärke gibt es auf Windy nicht. Allerdings kann man sich da weiterhelfen. Dazu später mehr.

Leider gibt Windy die Thermikhöhen nur in Werten über Meereshöhe (MSL) an. Angaben über Grund (AGL) wären eigentlich hilfreicher, weil man damit auf einen Blick erfassen könnte, in welchen Gebieten tatsächlich der relativ zum Gelände höhere Thermikraum zur Verfügung steht.

Bei der MSL-bezogenen Darstellung läuft man Gefahr, sich von den Farben etwas irreführen zu lassen. Die Alpen wirken mit den meist vorherrschenden Rot-Tönen immer als besonders thermikträchtig. Über Grund gerechnet bieten freilich eine 2.000er-Basis im deutschen Flachland viel interessantere Verhältnisse als 2.500 m Thermikhöhe im Hochgebirge. Das sollte man gedanklich stets differenzieren.

Thermik erst zuletzt checken

Bevor ich die Interpretation der Windy-Thermikprognosen näher erkläre, noch eine grundsätzliche Anmerkung vorneweg: Man sollte niemals eine Flugentscheidung allein auf Basis der Thermikprognosen treffen! Denn diese spiegeln nur die thermischen Verhältnisse wider, d.h. die Labilität oder Stabilität der Luftmassen in Kombination mit der Sonneneinstrahlung.

Zu einer guten Flugwetterprognose gehört allerdings zwingend, dass man zuerst andere sicherheitsrelevante Faktoren checkt. Allem voran: Kann es am anvisierten Tag regnen oder gewittern und bleibt der Wind in allen flugrelevanten Schichten in einem für Gleitschirmflieger händelbaren Bereich. Erst wenn das positiv geklärt ist, sollte man sich mit den thermischen Details eines Tages beschäftigen.

Ein simples Vorgehen für einen umfassenden Flugwettercheck ist die ReWiTherm-Methode, die mit Windy hervorragend funktioniert. Beschrieben ist sie im DHV-Info 231 auf S. 76 ff. Wie die Kürzel im Namen verraten, kommt der Blick auf die Thermik auch dort erst als letzter Schritt (Regen - Wind - Thermik).

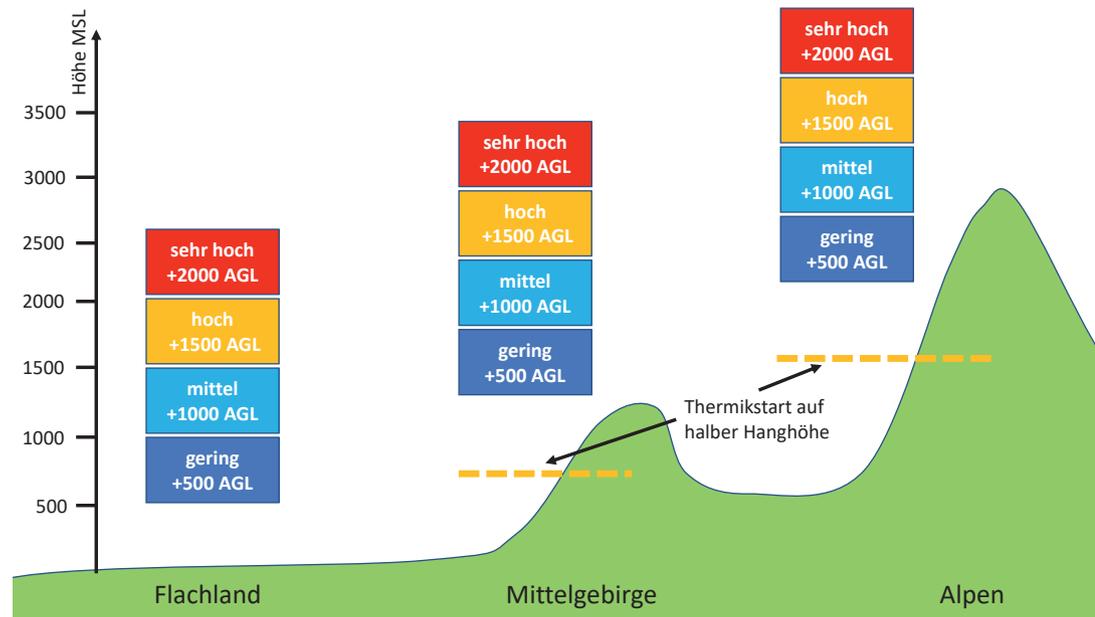
Kategorien für Basishöhen

Wie bei allen Daten, die von Wettermodellen stammen, sollte man sich bei der Interpretation der Windy-Thermikprognosen nicht auf die absoluten Zahlen fixieren. Denn dafür sind die Modelle noch immer zu ungenau.

Wenn ein Wettermodell für einen Ort und eine bestimmte Uhrzeit eine Windstärke von 15 km/h ausgibt, so sollte man das immer nur als „um 15 km/h“ lesen und getrost in der Realität vor Ort eine gewisse Bandbreite nach oben und nach unten erwarten. Das gleiche gilt analog auch für die Thermikprognosen.

Auch hier sollte man die auf „Meereshöhe“ (MSL) bezogenen Werte nicht absolut betrachten, sondern ihnen eine gewisse Bandbreite einräumen. Dabei hilft es, in simplen Kategorien zu denken. Zum Beispiel: Heute ist ein Tag mit niedriger, durchschnittlicher, hoher bzw. sehr hoher Basis (vgl. Grafik 1).

Die Grenzwerte dieser Kategorien muss man auf die jeweilige Flug-



↑ Grafik 1: Die Thermikhöhen sollte man in Kategorien über Grund (AGL) einschätzen. In gebirgigen Regionen nimmt man als „Ground Level“ vereinfacht die halbe Hanghöhe.

region anpassen. Im Flachland wird man mit anderen Werten hantieren als im hochalpinen Bereich. Wenn Windy eine Thermikhöhe von 2.000 m MSL anzeigt, so fällt das im norddeutschen Flachland schon in die Rubrik hoch bis sehr hoch, während dieser Wert in den Alpen noch als „niedrig“ einzustufen ist.

Zur besseren Einschätzung muss man von den MSL-Thermikhöhen in Windy die mittlere Geländehöhe der Region abziehen, für die man die Thermik genauer abschätzen will. So kommt man auf ungefähre Angaben über Grund (AGL). Den Rubriken niedrig, durchschnittlich, hoch und sehr hoch kann man dann die Höhenbänder um +500, +1.000, +1.500 und +2.000 Meter über der mittleren Geländehöhe (AGL) zuordnen.

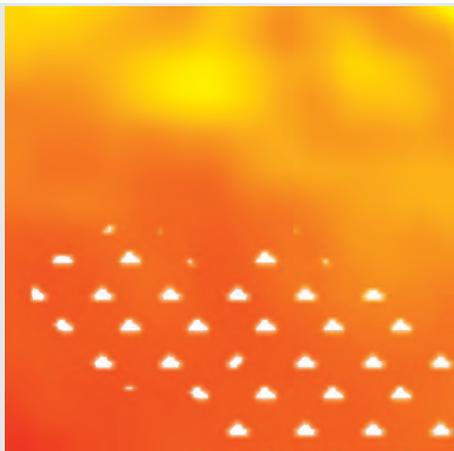
Hierzu noch eine Daumenregel (für Mittelgebirge und Alpen): Als mittlere Geländehöhe kann man vereinfacht die halbe bis zwei Drittel der typischen Kammhöhe ansetzen. Ein Rechenbeispiel: Wenn in einer Region die Bergkämme auf rund 2.000 Meter liegen und die Talsohle auf rund 1.000 Meter, dann ergibt sich aus der Differenz eine mittlere Geländehöhe von rund 1.500 m MSL. In diesem Fall fiel eine von Windy angezeigte Thermikhöhe von 2.000 m MSL (+500 AGL) in die Rubrik „niedrig“, 2500 m (+1.000 AGL) wären „durchschnittlich“, 3.000 m (+1.500 AGL) wären „hoch“ und >3.500 m (+2.000 AGL) wären dann als „sehr hoch“ einzustufen.

Thermikstärke nur indirekt

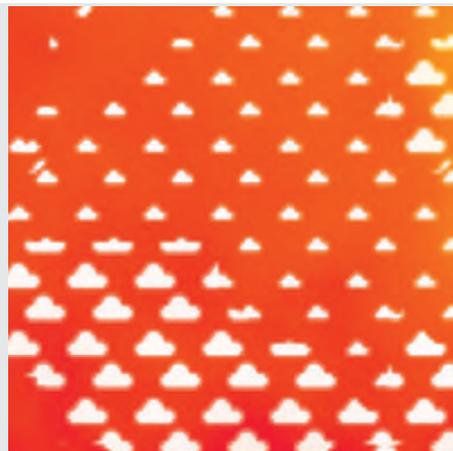
Die Thermikprognosen in Windy zeigen nur die laut Modell erwartbare Thermikhöhe. Es gibt bei Windy bisher keine Karten, die die Thermikstärke anzeigen. Das ist allerdings auch nicht zwingend nötig. Denn zum einen ist für das Realisieren bestimmter XC-Aufgaben die Thermikhöhe viel entscheidender als deren Stärke. Zum anderen lässt die Thermikhöhe auch indirekt Rückschlüsse auf die Stärke zu.

An Tagen mit einem schwachen thermischen Gradienten reichen die Thermiken gar nicht sehr hoch, weil sich der Temperaturgradient

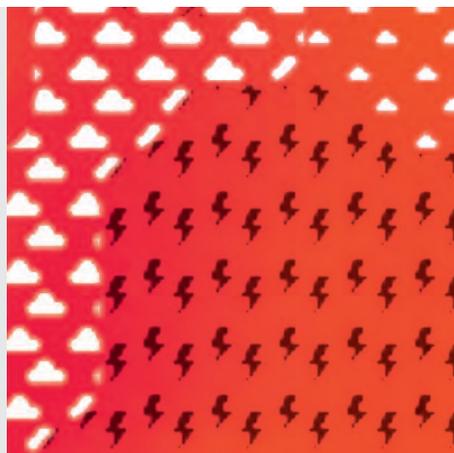
→ Im oberen Bereich dieses Kartenausschnitts herrscht Blauthermik. Kleine Wolkensymbole lassen bis zu drei Achtel an Bewölkung erwarten.



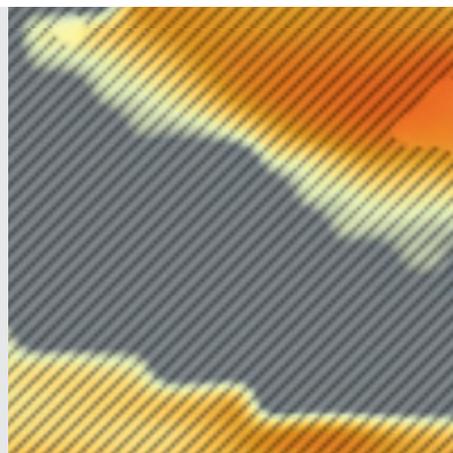
→ Große Wolkensymbole in der Thermikprognose stehen für eine dichtere Cumulus-Bewölkung von vier Achtel und mehr.



→ Blitzsymbole erscheinen dort, wo es laut Prognose zu Überentwicklungen mit Schauern und Gewittern kommen könnte.



→ Komplette graue Zonen stehen für thermiklose Gebiete. Das kann zum Beispiel sein, wenn für die Region Regen prognostiziert ist.



zwischen Thermikblase und Außenluft schnell angleicht. Daraus kann man wiederum ableiten: Je höher die Thermiken laut Prognose über das Gelände aufsteigen können, desto stärker wird deren integriertes Steigen im Durchschnitt auch sein.

Als Daumenregel kann man ansetzen: Thermiken der Kategorie „niedrig“ +500 m AGL erreichen nur rund 0,5 m/s. Hier ist das Einsinken eines Gleitschirms schon abgezogen. Für jede weiteren 500 Höhenmeter kann man dann jeweils 0,5 m/s hinzurechnen. Für Thermiken der Kategorie „hoch“ (+1.500 m AGL) wäre dann ein durchschnittliches Steigen von 1,5 m/s zu erwarten. Fliegt man nicht im Flachland, sondern im Gebirge, darf man zusätzlich 0,5 m/s aufschlagen.

Wichtig dabei: Die so ermittelten Thermikstärken sind nur Anhaltswerte. Sie spiegeln nicht die Maximalwerte thermischer Hotspots sondern die Durchschnittswerte der Thermiken integriert über die Thermikhöhe wider. In Teilen des Thermikraumes mit besonders guten Gradienten kann es natürlich flotter nach oben gehen.

Symbole als Zusatzinfos

Neben den reinen Höhenangaben liefern die Thermikkarten von Windy interessante Zusatzinformationen. Beispielsweise kann man darauf erkennen, wo mit wolkenloser Blauthermik oder mit der Bildung von konvektiven Cumulus-Wolken zu rechnen ist.

Kleine Wolken symbolisieren eine geringe Bewölkung von ein bis drei Achteln. Das ist typischerweise mit den am besten zu nutzenden Thermikbedingungen verbunden.

Größere Wolkensymbole deuten auf eine schon dichtere und höher aufschießende Cumulus-Bewölkung hin. Das sollte man durchaus auch als Hinweis verstehen, an solchen Tagen besser einen größeren Abstand zu den Wolken zu halten.

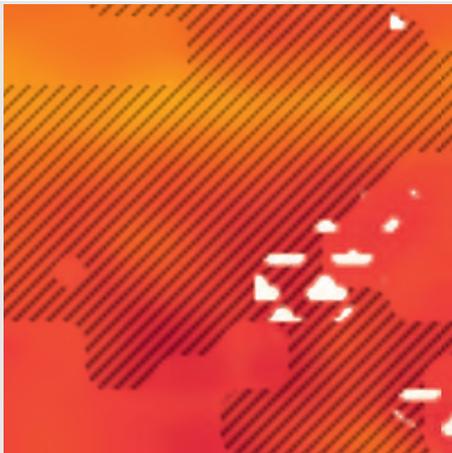
Grau schraffierte Bereiche erscheinen dort, wo es (höher liegende) geschlossene Wolkenschichten gibt, die die Sonneneinstrahlung deutlich reduzieren. Das können auch Zirrenfelder oder Altostratus-Wolken sein. In diesen Bereichen sollte man mit einer gedämpften Thermikentwicklung rechnen.

Komplett graue Zonen in der Windy-Thermikprognose stehen für Gebiete, in denen zum jeweiligen Zeitpunkt gar keine Thermiken zu erwarten sind. Das kann, zumindest wenn man die eigentlich thermikträchtigen Tageszeiten betrachtet, verschiedene Gründe haben. Typischerweise wird das mit einer geschlossenen, dichten Bewölkung zusammenhängen. Dann erscheint auf der Darstellung eine dunkelgraue Schraffur. Auch Regengebiete (nicht konvektiver Regen), die die Entstehung klassischer Thermiken verhindern, können sich in diesem Einheitsgrau verbergen.

Zu guter Letzt gibt es neben den Wolkensymbolen auch noch Blitzsymbole auf den Windy-Thermikkarten. Sie erscheinen überall dort,

CHIBA

→ Eine graue Schraffur zeigt, wo eine (höhere) Stratusbewölkung auftreten kann. Die Thermikstärke ist dort i.d.R. reduziert.



Thermikhöhen (AGL)	Flachland	Alpen
Gering: 500-1000m	0,5 m/s	1 m/s
Mittel: 1000-1500m	1 m/s	1,5 m/s
Hoch: 1500-2000m	1,5 m/s	2 m/s
Sehr hoch: >2000m	2 m/s	2,5 m/s

↑ Tabelle 1: Aus den Thermikhöhen lassen sich durchschnittliche Steigwerte ableiten. Maximalwerte liegen typischerweise um 0,5 - 1,5 m/s darüber.

wo das Modell eine so hoch reichende Konvektion erwartet, dass es zu stärkeren Schauern bis hin zu Gewittern kommen könnte. Diese Gebiete sind nicht zwangsläufig „unfliegbar“. Man sollte die Prognose aber als Warnung sehen, an einem solchen Tag die Wolken- und Wetterentwicklung genauer im Blick zu behalten und u.U. lieber früher landen zu gehen. Oder man wählt besser gleich andere Flugregionen aus, in denen Windy gute Thermik, aber keine Blitzsymbole zu erkennen gibt.

Entwicklung beachten

Wie immer beim Arbeiten mit Windy und auch allgemein in der Flugwetter-Vorbereitung sollte man bei den Thermikprognosen nicht nur eine Tageszeit betrachten, sondern stets schauen, wie sich die Angaben über die Zeit bzw. im Tagesverlauf entwickeln. Tauchen z.B. Blitzsymbole schon verbreitet mittags oder nur vereinzelt erst am späteren Nachmittag in den Karten auf? Ersteres spricht für sehr labile Bedingungen mit hoher Tendenz zur Überentwicklung. Die zweite Variante deutet auch auf eine gewisse, vielleicht sogar hilfreiche Labilität hin, die einen weitgehend gut nutzbaren Tag verspricht.

Ist schon um 11 Uhr eine Thermikhöhe von >1.000 m AGL



00136| Performer Summer

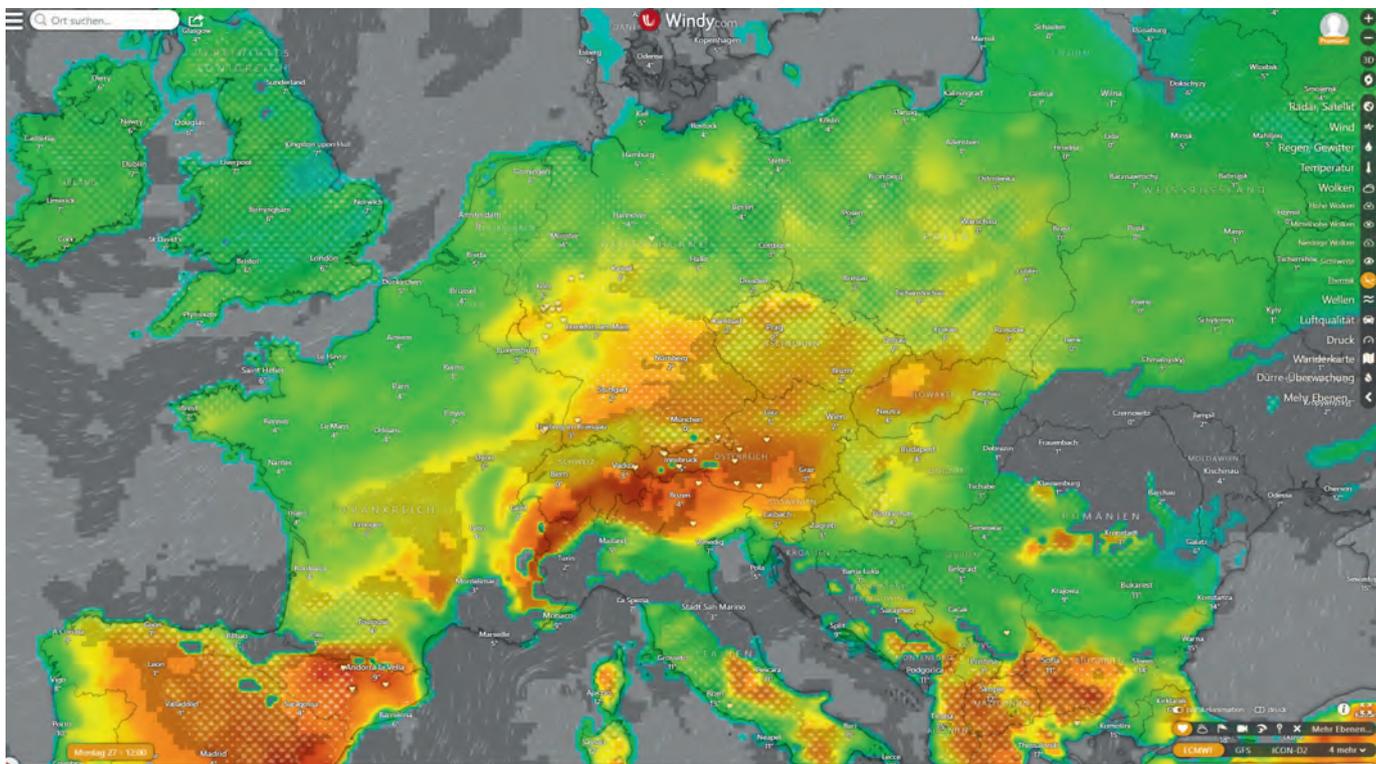
Winddichter, atmungsaktiver Handschuh aus Softshell mit extra langer Stulpe

TOTAL PROTECTION. ABSOLUTE COMFORT.

Der Schutz gegen das Auskühlen der Hände durch den Wind ist ein wichtiges Auswahlkriterium bei Flughandschuhen, da kalte Hände die Reaktionszeit reduzieren. Der **Performer Summer** von **Chiba** ist winddicht und die extra lange Stulpe schützt perfekt gegen den Windchill-Effekt. Die Innenhand aus Digital Carbon Fibre ist rutschsicher, sehr haltbar und gibt ein perfektes Griffgefühl. Zusätzlich sind **Chiba** Handschuhe ergonomisch konstruiert für beste Passform und höchsten Komfort.



**Ausrüster der:
Deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft**



Thermikprognose pimpen

Leider haben die Windy-Programmierer für die Darstellung der Thermikhöhen ein Farbschema gewählt, das hauptsächlich nur Gelb- bis Rot-Töne umfasst. Der langsam gleitende Übergang zwischen diesen Farben macht es schwer, die Situation beziehungsweise typische Kategorien der Thermikhöhen auf einen Blick differenzieren zu können.

Gerade im Flachland wäre es z.B. interessant, schneller erkennen zu können, ob die Thermik +500, +1.000, +1.500 oder über 2.000 Meter über Grund reicht. Doch im Standard-Farbschema von Windy erscheinen diese Höhenbereiche nur in schwer unterscheidbaren Gelbtönen.

Es gibt aber Abhilfe: Windy bietet die Möglichkeit (zumindest in der Desktopversion und für registrierte Nutzer), die Farbschemata einzelner Variablen an die eigenen Vorlieben bzw. Bedürfnisse anzupassen. Durch eindeutige Farbwechsel alle 500 Höhenmeter lassen sich die Thermik-Infos viel einfacher interpretieren. Die besseren Thermiktage springen einem dann regelrecht ins Auge.

Das Einstellen der Ebenenfarben der Windy-Variablen ist relativ einfach. Eine passende Anleitung dazu gibt es im Internet unter: <https://t1p.de/thermikfarben>



↑ Thermikhöhen bei Windy mit einem „gepimpten“ Farbschema. So lassen die Werte auf einen Blick besser differenzieren.

prognostiziert? Auch das kann man als Zeichen für einen guten Streckenflugtag sehen. Wenn hingegen die gerechneten Thermikhöhen erst um 16 Uhr sprunghaft nach oben gehen, dann spricht das für eine zäh einsetzende Konvektion. Das kommt u.a. an Tagen mit besonders hohem Luftdruck vor.

All das zusammengenommen, bieten die Windy-Thermikprognosen eine gute Hilfestellung, um die thermische Qualität und den Verlauf eines Tages einzuschätzen.

Modellauswahl

Zu guter Letzt noch ein Tipp zur Modellauswahl bei Windy. Gerade für die Thermikprognosen lohnt es sich, möglichst Modelle mit einer hohen räumlichen Auflösung zu wählen. Denn diese bilden die Geländetopographie, aber auch die Berechnung konvektiver Prozesse deutlich besser in ihrem Modellraster ab.

Für Deutschland und den Alpenraum ist deshalb ICON D2 empfehlenswert. Allerdings gibt es dessen Prognosen jeweils nur für 48 Stunden. Wer noch weiter in die Zukunft schauen will, der sollte dann am besten auf ECMWF umschalten. ▽



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.



Umfangreiche Garantie
»NOVA Protect«

ION 7 - Versatile by design ION 7 Light - Lightweight versatility

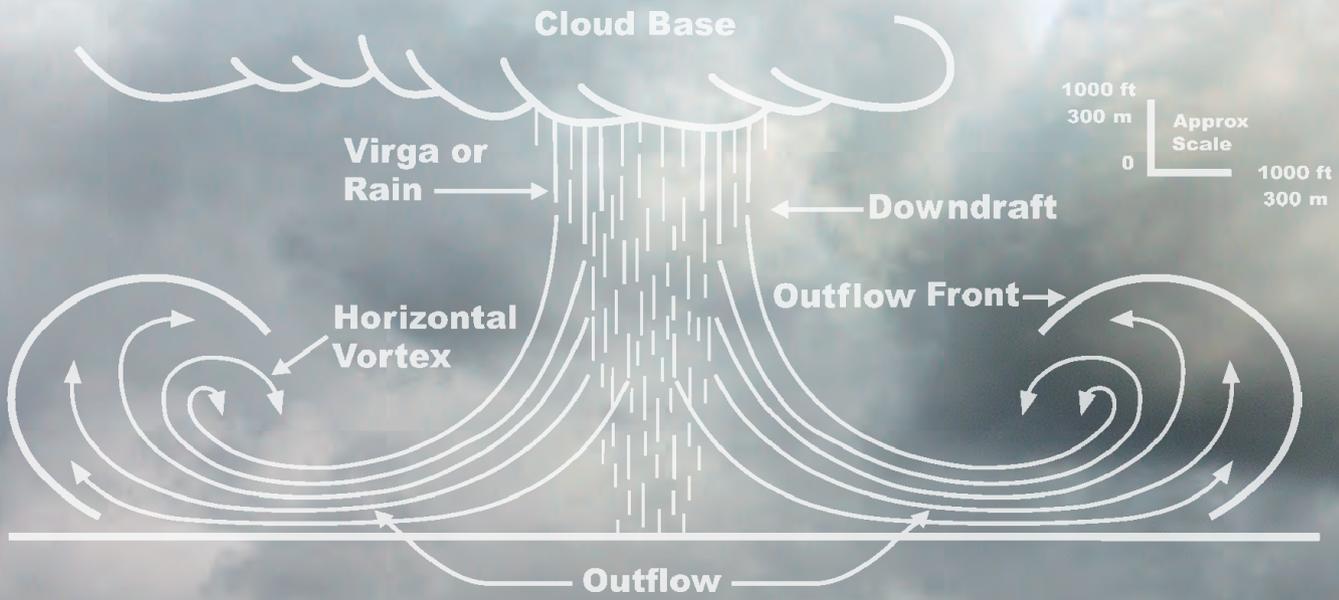


Dreileiner | Zellen: 51 | Streckung: 5,17 | EN/LTF B
Gewicht: ION 7 Light - 3,6 kg (XXS) | ION 7 - 4,2 kg (XXS)

Von Hausberg, XC bis Freestyle ist mit dem ION 7 alles möglich. Der Grund für die große Vielseitigkeit in Kombination mit herausragender ION-Sicherheit, ist NOVA's neue Designsoftware. Schon vor den Praxistests lassen sich damit Topspeed und Flugmanöver wie Klapper so genau wie noch nie simulieren.

Testflug gefällig? Mehr Infos und deinen nächstgelegenen NOVA-Händler findest du unter: www.nova.eu/ion-7 | www.nova.eu/ion-7-light

NOVA
Performance Paragliders



Beobachtung einer Druckwelle

Dass Schauer- und Gewitterböen eine Gefahr für Drachen und Gleitschirmflieger darstellen, wird in der Pilotenausbildung ausführlich behandelt. Trotzdem wird oft die Gewalt und vor allem die Reichweite unterschätzt, die hinter solchen Kaltluftböen stecken kann. Vor allem, wenn sie sich als vorlaufende Druckwelle aus schweren Gewittern oder Fronten ablösen.

TEXT UND FOTOS: VOLKER SCHWANIZ

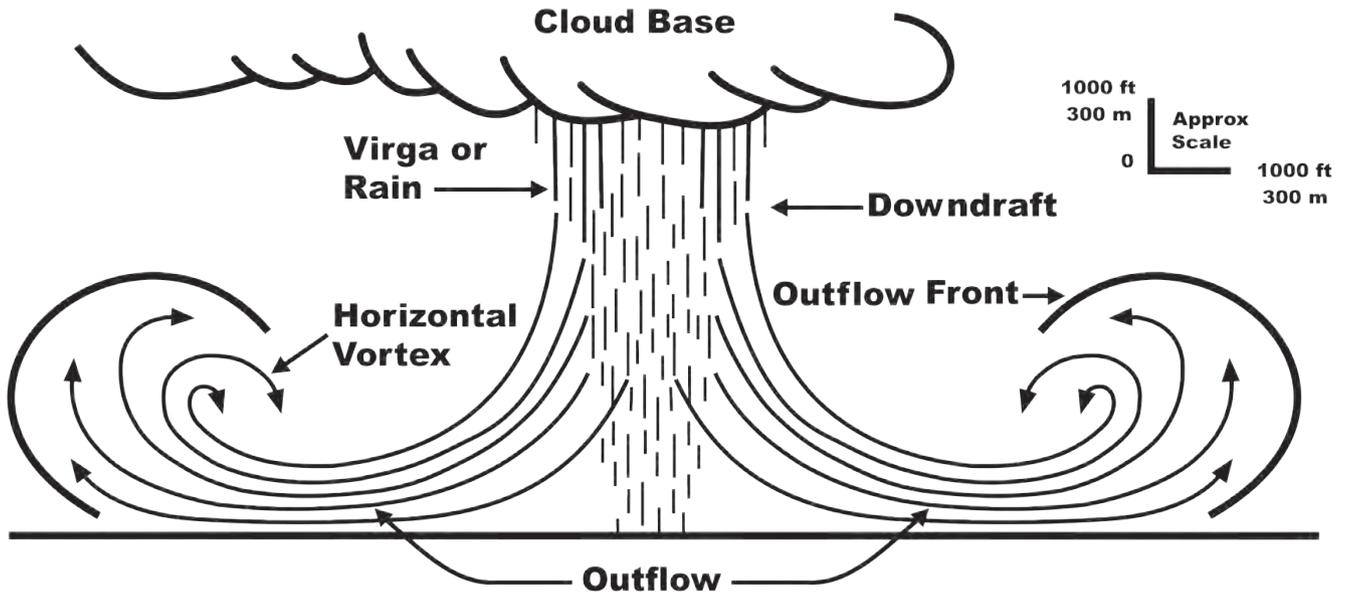


Bild 1: Downburst-Schema

Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Downburst>

Vorweg etwas Wolkenphysik

Ist die Luft ausreichend feucht und labil geschichtet, bilden sich aus aufsteigenden Luftpaketen Quellwolken, die beim Erreichen des Höhenbereichs von -10°C bis -30°C aus unterkühlten Wassertropfen als auch aus Eiskristallen bestehen. Über den Bergeron-Findeisen-Prozess setzt in diesem Temperaturbereich das Wachstum von zunehmend großen Eiskristallen ein, da sich die unterkühlten Wassertropfen an die Eiskristalle anlagern und diese so anwachsen lassen. Sind die Eiskristalle dann so groß/schwer geworden, dass sie vom Wolkenaufwind nicht mehr in der Schwebelage gehalten werden können, fallen sie in tiefere/wärmere Schichten und schmelzen – Regen setzt ein. Mit dem Schmelzprozess und auch durch die Verdunstung des Wassers wird der Luft im Niederschlagsbereich massiv Wärme entzogen. Diese fällt mit zunehmender Geschwindigkeit als kalter, schwerer Fallwind herab und breitet sich bodennah, als starke, teils stürmische Böe („Downburst“) aus. Weht in der Höhe zudem starker Wind, werden diese Windgeschwindigkeiten mit nach unten transportiert, was dann für eine weitere Böenverstärkung sorgt.

Vom Kaltluftausfluss zur Druckwelle

Bei starken und langlebigen Gewittern wie Mehrzellen-Gewittern (Gewitterclustern) und besonders bei linienartig organisierten Gewittern (Squall-Lines) entsteht massiver und großflächiger Kaltluftausfluss. Diese Kaltluft bildet mit der ihr vorgelagerten Heißluft einen Druckgradienten aus, der die schwere Kaltluft (= hoher Druck) hin zur leichteren Heißluft (= tiefer Druck) zieht. Damit wird die Kaltluft vor die Gewitter gezogen und kann sich als voreilende Druckwelle vom Gewitterherd ablösen. Solche Druckwellen verlaufen auf breiter Front, meist voraus und nicht selten über 100 km weit. Dabei baut sich mit zunehmender Laufweite auch eine zunehmende zeitliche Differenz zum Gewitterherd auf. Die weiträumigen Gefahrenhinweise von Gewittern (Gewitterwolke, Blitze, Donner, Fallstreifen) sind bei weitreichenden und damit langlebigen Druckwellen zunehmend verwischt, da das Gewitter weitergezogen ist oder evtl. schon Auflö-

sungerscheinungen zeigt. Ungeachtet dessen kann eine Druckwelle noch ungebremst unterwegs sein!

Neben den Druckwellen durch schwere Gewitter sind auch in den kaum gewitterträchtigen Monaten Druckwellen möglich (s. Beispiel vom 07.02.16). Meist liegt dabei in Süddeutschland und am Alpenrand eine vom Föhn erwärmte Luftmasse, während die höhenwindige Kaltluft einer nachrückenden Kaltfront (ausgehend von einem höhenkalten Tief) den Gegenpol bildet.

Typische Wetterlagen für Druckwellen

Kaltfrontnähe

Druckwellen bilden sich überwiegend bei schweren, langlebigen Gewittern oder Gewitterlinien, meist in den Sommermonaten. Dabei wird in den meisten Fällen die heiße Luft eines sich abschwächenden Hochs von einer sich annähernden (aber noch in einiger Entfernung liegenden) Kaltfront labilisiert. Fast immer gehört die Kaltfront zu einem kräftigen Tief mit Höhenkaltluft oder zu einem reinen Höhentief. Siehe Bild 2 mit der Wetterlage vom 20. Juni 2022, die zu einer massiven Druckwelle über Bayern führte, obwohl die Front sich kaum verlagerte. Die Bilder 5a-d zeigen den Verlauf genau dieser Druckwelle in der Radar-Analyse.

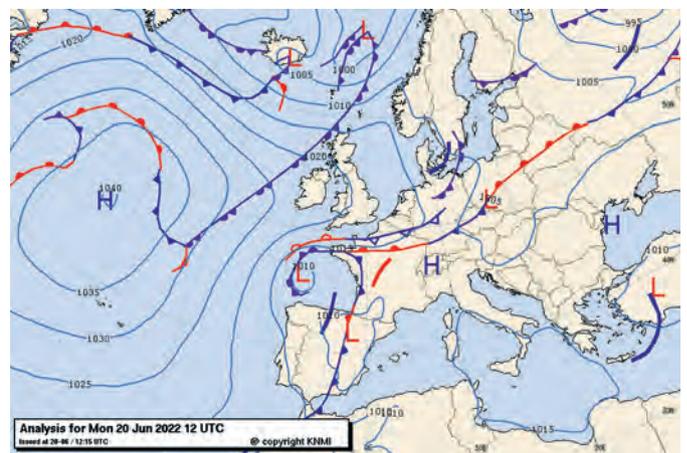


Bild 2: Lage vom 20.06.22, Druckwelle über Bayern

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

eternity⁴
(LTF/EN A)



**WE SHARE
THE *passion*
OF FLYING**

IN A LIGHT WAY



ALPIN SUPERLIGHT
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

**anna
puma²**
(LTF/EN A)



MIDDLE-B HIGHLIGHT
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

Lightning²
(LTF/EN B)



www.u-turn.de

TURN
SAFE FUN

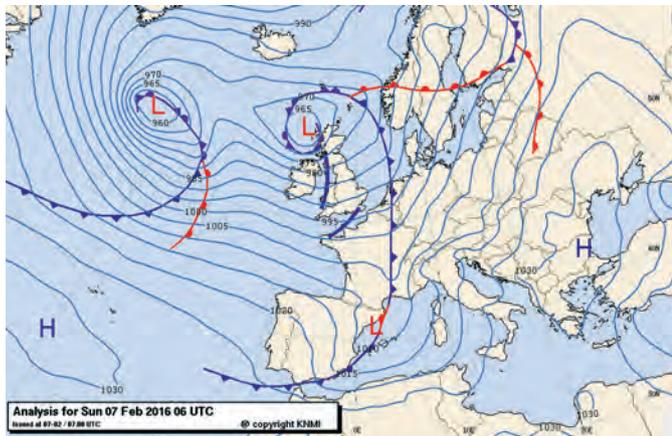


Bild 3: Lage vom 07.02.16, Druckwelle über Bayern

Druckwelle im Februar

Auszug aus dem DWD Ballonwetterbericht für Bayern vom 07.02.2016:
 „Bodenwind: Aus Südost mit 4 bis 7 KT, vormittags in Niederbayern auf 7 bis 10 KT zunehmend. Vor der Front entwickelt sich eine Druckwelle, die ab Mittag über Bayern von West nach Ost zieht. Dabei dreht der Wind schlagartig auf West mit 10 bis 15 KT. Die Druckwelle erreicht zum Sonnenuntergang den Osten Bayerns.
 Böen: Thermische Böen 10 bis 13 KT. In den Tälern am Alpenrand

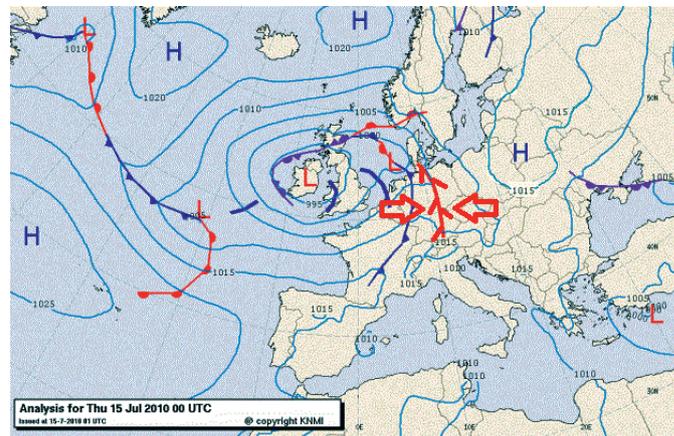


Bild 4: 15.6.10, Konvergenzlinie über Deutschland

Föhnböen 30 bis 40 KT, über den Gipfeln der Bayerischen Alpen 50 bis 70 KT. Bei Durchgang der Druckwelle Böen 20 bis 30 KT.“

Konvergenz

Eine weitere typische Konstellation, aus der Druckwellen entstehen können, ist die Konvergenz (auch Tiefdruckrinne genannt). Dabei bildet sich in der Heißluft zwischen einem abziehenden Hoch im Osten und der noch etwas entfernten Kaltfront des nachrückenden

ANZEIGE

ANDA

TAKE THE LEAP

#BGDLite
EN/LTF-A

BGD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

Tiefs/Höhentiefs im Westen eine Konvergenzlinie aus. Diese liegt meist parallel zur Kaltfront und markiert die Achse der heißesten Luft am Boden. In ihr läuft der SW-Wind des nahen Tiefs und der SO-Wind des abziehenden Hochs bodennah gegeneinander und die Windströmungen werden zum Aufsteigen gezwungen. Obwohl an der Konvergenzlinie (s. Bild 4 mit Konvergenz genau über Deutschland) keine unterschiedlichen Luftmassen beteiligt sind, ist die Schichtung hochlabil und energiereich. Daraus entstehen oft sehr starke, langlebige und häufig auch linienförmig organisierte Gewitter.

Im Nordalpenbereich und Alpenvorland sind solche Lagen sogar noch etwas brisanter, da es hier mit der südlichen Strömung föhnig ist. In der damit abgetrockneten Luft ist die Gewitterauslöse verzögert und es kann eine besonders starke Aufheizung vor der Gewitterbildung stattfinden. Solche Gewitter entwickeln sich dann besonders schnell!

Beobachtung einer Druckwelle im Radar

Am 20.06.2022 lief eine massive Druckwelle quer über das südliche Bayern (Wetterlage: Bild 2). Dieses Windereignis war sogar im Regenradar zu verfolgen, da sich an der Vorderseite der Druckwelle Feuchte, aufgewirbelter Staub und Insekten so stark verdichtet hatten, dass ein Radar-Echo hervorgerufen wurde (siehe Radarbilder 5a-d). Wichtig: Druckwellen sind nur in Einzelfällen auf dem Regenradar zu erkennen! Die Druckwelle löste sich gegen 16 Uhr aus heftigen, westlich ziehenden Gewittern ab und lief Richtung Südosten bis zum Alpenrand. An der Kampenwand (Chiemsee) traf sie dabei satte 2,5 Stunden nach ihrer Ablösung ein: gegen 18.30 Uhr und das noch mit Böen um 50 km/h (siehe dazu Bild 6: Webcam-Bild Kampenwand).



Bild 5a



Bild 5b

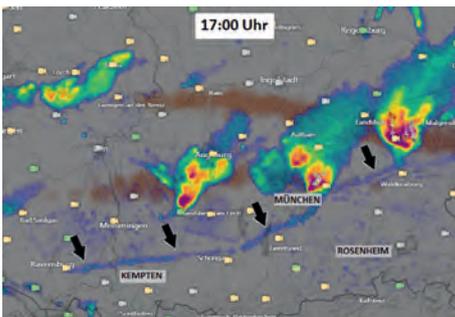


Bild 5c

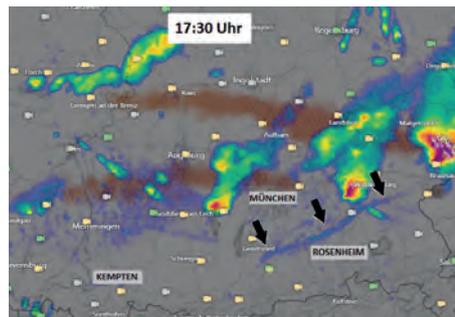


Bild 5d

Bild 5 (a-d): Regenradar mit markierter Druckwelle (Quelle www.windy.com)



B-Schein FORTBILDUNG

Fortbildungsprogramm 2023



FORTBILDUNGEN 2023 Mehr Lernen - sicherer Fliegen!

- 3 Wochen Training & Flugspaß
- 1. Performancetraining / SIV
- 2. Thermikkurs
- 3. Streckenflugkurs (Prüfungskurs)

 **B-SCHEIN**



Flugschule
Sky Club Austria
www.skyclub-austria.at

Kampenwand - Blick nach Norden über den Chiemsee
 20.06.22 18:30 17.1°C 71% 27km/h N **Böe 51km/h**



Bild 6: Webcam Kampenwand, Quelle: www.Foto-Webcam.eu

Die Druckwelle erreichte die Kampenwand (s. Bild 6: Blick Richtung Nord zum Chiemsee) gegen 18.30 Uhr und das ohne erkennbare Hinweise im Wolkenbild. Im Gegenteil, die deutlich abgeschwächten bzw. abgezogenen Gewitterherde in der Ferne wiegten in trügerischer Sicherheit.

Vorhersagbarkeit von Druckwellen

Modellprognosen

Wie fast alle konvektiven Prozesse in der Grundsicht können die Wettermodelle den Einzelfall nicht exakt vorhersagen. Trotzdem treten über die Rahmenbedingungen die Möglichkeiten einer Druckwelle meist recht gut hervor.

Gesagt werden muss, dass die alleinige Auswertung von Bodendruck-/Frontenkarten nur sehr grob die Möglichkeit einer Druckwelle aufzeigen kann. Deutlich bessere Ergebnisse kann ein genauer Blick in die Windprognosen der hochaufgelösten Wettermodelle liefern - vor allem Meteo Parapente.com ist hierbei hervorzuheben. Generell ist aber zu sagen, dass die Prognosekarten nur etwas für die tiefgreifend Wetterkundigen sind und man meist mit der Auswertung der relevanten Textwetterberichte besser beraten ist.

Textwetterberichte

Besonders bei einer genäherten Kaltfront oder einem genäherten starken Tief/Höhentief sollte man aufmerksam alle fliegerisch relevanten Textwetterberichte auf die Möglichkeit einer Druckwelle hin durcharbeiten. Dabei auf Formulierungen achten, wie: „schwere Gewitter mit Unwettercharakter“, „Gewitter mit Hagelschlag“, „Gewitterlinien“, „organisierte Gewitter/Gewitterstrukturen“, „Gewittercluster“, „Squall-Line“, „Böenfront“ und natürlich „Druckwelle“.

Regenradar/Radar-Vorhersage

Wie am Beispiel des 20.06.22 zu sehen ist, bilden sich in manchen Fäl-

len Druckwellen als schwaches Echo auf dem Regenradar ab. Man kann aber nicht sagen, dass über das Regenradar eine verlässliche Abbildung von Druckwellen und ihrem Verlauf möglich ist. Ebenso muss dem Gedanken, mittels des auf manchen Wetterseiten angebotenen Radar-Vorhersage-Tools (u.a. Kachelmannwetter.com, Niederschlagsradar.de) Gewitterherde und darüber die Gefahrenabschätzung halbwegs genau ableiten zu können, eine Absage erteilt werden. Die Radar-Vorhersage extrapoliert über 2 oder 3 Stunden nur die vorhandenen Echos auf ihrer bisherigen Zugbahn. Sie kann nicht die Neubildung oder den Zerfall konvektiver Zellen (Schauer/Gewitter) verlässlich vorhersagen. Vor allem bei den oft für Druckwellen verantwortlichen linienhaft organisierten Gewittern (meist Konvergenzen, teils Fronten), wo sich neue Schauer/Gewitter sehr plötzlich bilden können, versagt diese Vorhersage drastisch.

Wolkenbild

Auch über das Wolkenbild ist eine abgelöste Böenlinie nicht eindeutig zu erkennen. In manchen Fällen ist der Vorderrand der Druckwelle durch eine eher flache und schnell ziehende Quellwolken-Linie gezeichnet. Diese als akuten Gefahrenhinweis zu erkennen, ist durch ihre Geschwindigkeit und durch den meist horizontalen Blickwinkel (von Berg oder aus der Luft) kaum möglich.

Eine oft zu beobachtende Fehleinschätzung findet bei Schauern/Gewittern statt, die in einiger Entfernung quer vorbeiziehen. Daraus abzuleiten, dass auch deren Gefahren vorbeiziehen, ist falsch! Wie das Beispiel vom 20.06.2022 zeigt, können Druckwellen deutlich von der Zugbahn der Schauer/Gewitterzellen abgelenkt herauslaufen. ☐



DER AUTOR

Volker Schwanitz - Gleitschirmflieger seit 1990, betreut die DHV-Wetterseite, schreibt die dortigen Wetterberichte und bringt ins DHVmagazin meteorologische Fachartikel mit ein.

GLEITSCHIRM DIREKT

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

by **Papillon**[®]
Paragliding



**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.

MÜNCHEN
3,5 Std.
*SEE YOU UP
IN THE SKY!*





Greifenburg

DHV-Hanggliding Challenge 2023

Willst du deine Flugtechnik verbessern, zum ersten Mal vom Berg wegfiegen oder möchtest du in Zukunft an internationalen Wettbewerben teilnehmen? Dann solltest du bei der Hanggliding Challenge vom 25. - 30. Juni 2023 in Greifenburg dabei sein. Unter der Leitung von Regina Glas - Teamchefin des Drachen-Nationalteams - übernehmen Piloten aus dem deutschen Nationalteam und der Liga die Betreuung in der Luft sowie die Nachbesprechung der Flüge am Abend. DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger schleift an der Start- und Landetechnik und Auswerter Konrad Lüders hilft euch bei der Bedienung eures Fluginstrumentes. Wie auch in den vergangenen Jahren steht der Spaß an der Fliegerei im Mittelpunkt.

Infos: www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene



BORDAIRRACE-Serie 2023

Bewährtes und Neues

In der Saison 2023 finden die Bordairraces an zwei bekannten Veranstaltungsorten statt und an einer neuen Location im Hochgebirge. Los geht es am 5. bis 7. Mai in Aflenz (Steiermark) in der landschaftlich herrlichen Hochschwab-Gruppe. Vom 2. bis 4. Juni ist das Gleitschirm-Eldorado Kössen der Austragungsort. Vom 30. Juni bis 1. Juli geht es dann nach Pfunds am Fuß der Dreitausender in den Öztaler Alpen. Der Reservetermin ist 1. bis 3. September. Neu für diese Saison ist Einführung einer Masters-Klasse für Athleten, die zum Zeitpunkt des Rennbeginns mindestens 50 Jahre alt sind. Da die Startplätze meist innerhalb kürzester Zeit vergeben sind, sollte man sich sofort anmelden und die Teilnahmegebühr überweisen. Die Anmeldemaske auf www.bordairrace.com öffnet jeweils vier Wochen vor dem Event.

Infos: www.bordairrace.com

ANZEIGE

SKYTRAXX





Altes Lager - Fläming Internationale Deutsche Meisterschaft im Drachenfliegen

Die internationale Deutsche Meisterschaft - German Open 2023 im Drachenfliegen findet in diesem Jahr wieder im Flachland in Altes Lager vom 16. - 21. Juli statt. Der ehemalige Russenflugplatz und der Fläming mit sandigen Böden und super Thermik laden ein, weite Strecken zu fliegen. 60 Piloten werden eine Woche lang um den internationalen Deutschen Meistertitel wettstreiten.

Infos: www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/german-open-2023/



Vipava-Slowenien AEROS-Winterrace 2023

Vom 21. - 25. März 2023 fand im Vipavatal in Slowenien das mittlerweile legendäre AEROS-Winterrace statt. Für die flexiblen Drachen und den Starrflüglern war dies der erste Wettbewerb im Jahr 2023 auf europäischen Boden. Über 60 Piloten aus 10 Nationen flogen in drei

Wettbewerbsdurchgängen um die Medaillen. Im letzten Durchgang wurde vom italienischen AEROS-Piloten Marco Laurenzi ein sagenhafter Schnitt von 78 km/h erflogen. In der Gesamtwertung der Flexis siegte Vizeweltmeister Christian Ciech aus Italien vor den deutschen Piloten Primož Grigar und Gerd Dönhuber. Die Starrflügelwertung gewann Christopher Friedl (AUT) vor den Italienern Claudio Deflorian und Marzio Digiusto.

ANZEIGE

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!

FLYMASTER LIVE DS
www.flymaster.de

Red Bull
Xales
PARTNER
PARALIDING WORLD CUP

PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

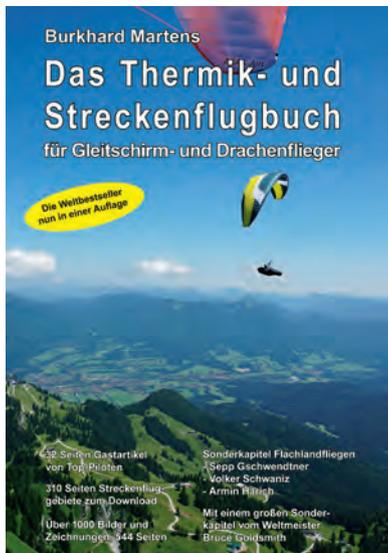
Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach



Thermikwolke

Das Thermik- und Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger

Burkhard Martens hat die Weltbestseller „Das Thermikbuch“ und „Das Streckenflugbuch“ zu einem Buch zusammengefasst. Aus dem Streckenflugbuch wurden die meisten Fluggebiete ausgegliedert und stehen nun zum Download auf der Homepage zur Verfügung.

Herausgekommen ist ein neues umfassendes Werk für alle Piloten, vom Anfänger bis zum Profi. Neben Burkis Tipps kommen viele weitere herausragende Piloten in Interviews und Gastartikeln zu Wort. Bruce Goldsmith hat ein eigenes Kapitel bekommen. Die Profis, Armin Harich und Sepp Gschwendtner, schreiben zu den Besonderheiten der Flachlandfliegerei. Der DHV-Wetterexperte Volker Schwanz hat das Wetterkapitel verfasst. 544 Seiten, über 1.000 Bilder für 59,95 Euro im **Shop des DHV**.

Infos: www.Thermikwolke.de

ParaFly24

Gurtzeugaufhängung

Ideal zum Testen und Einstellen von Gurtzeugen sowie Erlernen von Flugtechniken. Mit dem Simulator kann unter anderem die Gewichtsverlagerung, der Kurvenflug und die Nutzung des Beschleunigers trainiert werden. Der Simulator wird individuell auf die Aufhängehöhe angepasst und mit ausführlicher Anleitung geliefert.

Preis 39,90 €

Infos: ParaFly24.de



ANZEIGEN

PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMCHECK IST VERTRAUENSACHE. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985

- + deutsche und österreichische Versandadresse
- + Partnerwerkstatt der AXA Versicherung
- + Check- und Servicecenter vieler Hersteller
- + anerkannter Instandhaltungsbetrieb DHV & AeroClub

- + Reparaturen aller Art
- + Inzahlungnahme von Gebrauchtmaterial
- + großer Erfahrungswert an Freiflug und Motorschirmen
- + kostenloses Parashop T Shirt bei jedem Check

6345 Kössen | AUT | www.parashop.at | +43 720 519402 | office@parashop.at



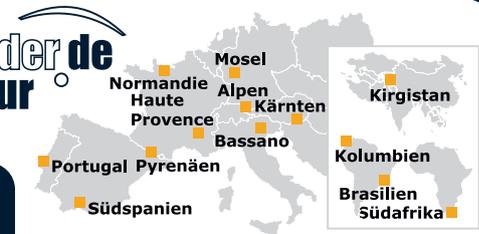
- 2-Jahrescheck Gleitschirm 175,- Euro
- Retter packen 49,- Euro
- Setpreis 2-Jahrescheck mit Retter packen 199,- Euro

Alle Preise inkl. Rückversand

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

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

MoselGlider.de On Tour



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

NOVA

Bequemes Leichtgewicht

Mit dem X-PACK 50 stellt NOVA einen neuen Ultraleicht-Gleitschirmrucksack vor, der speziell für Hike+Fly (Wettbewerbe) entwickelt wurde. Er wiegt nur 525 Gramm. Das Außergewöhnliche sind der hohe Tragekomfort, das einfache Packen sowie der gute Sitz auch bei flottem Geh- oder Lauftempo. Das Packvolumen beträgt rund 50 Liter, das sich dank des Rolltop-Verschlusses um gut 10 Liter erweitern bzw. des effektiven Kompressionssystems reduzieren lässt.

Infos: www.nova.eu



UP CompressSmart

Der CompressSmart wurde speziell für Leichtschirme entwickelt, damit du deinen Schirm bestmöglich und komprimiert für Hike+Fly Unternehmungen packen kannst. Schweiß, Schmutz, mechanische Einwirkung – gerade beim Hike+Fly ist das Tuch erhöhten Belastungen ausgesetzt. Dank des feuchtigkeitsresistenten Materials „sweat-protect“ auf der Rückseite bleibt der Gleitschirm auch bei schweißtreibenden Aufstiegen optimal geschützt. Bitte beachten, dass der CompressSmart keinesfalls für eine längere Lagerung des Gleitschirms geeignet ist; dazu solltest du den Schirm am besten offen in voller Länge und ohne jegliche Kompression lagern. 200g, 2 Größen (S,ML)

FlexBag:

Egal ob du deinen Schirm locker-luftig packen oder aber superkompakt für's Hike+Fly vorbereiten willst. Der FlexBag hält dank der Kombination zweier unterschiedlicher Kompressionsmethoden das Schirmbündel optimal zusammen.

Das Mesh-Material an der seitlichen Innenseite lässt einerseits beim Packvorgang die Luft einfach nach außen entweichen und dient andererseits einer verbesserten Luftzirkulation bei Schirmlagerung mit geöffnetem Zipper. Die Öffnung an der Oberseite besitzt zudem ein Rolltop, um den FlexBag auf die gewünschte Inhaltsgröße zu komprimieren.

Größen: S, M, L, XL, wobei jede Größe in einer anderen Farbe gehalten ist.

Infos: www.up-paragliders.com/de/products/reserves-and-accessories



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 (Redaktionsassistentin) 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 243 | September | Termin 2. Juli 2023

Ausgabe 244 | November | Termin 18. August 2023

Ausgabe 245 | Januar | Termin 2. November 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: 37.700

Cover: Niviuk-Team

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.

- > Einkommensschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung

HDI

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.

Exklusiv
für DHV-
Mitglieder

Für einen
sicheren Halt.

HDI Vertriebs AG
Thomas Ingerl,
Can Tanju

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

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.



Versicherungsangebote	GS HG	Versicherungen für DHV-Mitglieder	Deckungsgebiet
Gesetzlich verpflichtende Halter-Haftpflichtversicherung für DHV-Mitglieder			
Halter-Haftpflicht PREMIUM Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergkostenversicherung (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 € Bergkostenversicherung (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 € Bergkostenversicherung (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 € Bergkostenversicherung (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 € Bergkostenversicherung (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 € Bergkostenversicherung (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	

= Deutschland
 = Europa
 = weltweit
 = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder



FAQ



Versicherungen für Mitgliedsvereine





RANGE X-ALPS 3

Die neue Benchmark für ambitionierte XC-Abenteurer!

- / Minimales Packmaß & Gewicht (ab 1,95 kg)
- / Robustere Materialien
- / Hohe passive Sicherheit
- / Erweiterter Stauraum
- / Komfortabel & intuitiv

Entwickelt mit unseren X-Alps Athleten/-innen für Deine Hike & Fly, VolBiv & Wettbewerbe!
Alle Features unter skywalk.info

